REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE
Honneur – Fraternité – Justice
……..
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS
……..
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

NAVIGABILITE DES AERONEFS

RTA 8 –AIR

Edition Avril 2012.

INTENTIONNALY BLANK

0.1.- Présentation

0.1.1. – Le présent Règlement Technique Aéronautique dénommé **RTA 8- AIR** est établi conformément aux annexes 8 à la Convention de Chicago de l'OACI, relative à l'Aviation Civile Internationale, sauf celles dont les différences ont été notifiées conformément au paragraphe 38 de ladite Convention.

0.1.2.- Le présent règlement technique aéronautique (RTA) définit :

- les règles et les procédures techniques relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs et éléments d'aéronefs et ce, en vue de leurs aptitudes au vol ;

- les mesures à prendre pour s'assurer que l'aptitude au vol est observée ;

- les conditions à remplir par les personnes ou organismes participant à la gestion du maintien de navigabilité.

0.1.3.- Toutefois il se doit de respecter les lois et accords internationaux signés par la République Islamique de Mauritanie.

0.1.4.- Références

- La loi n° 20-2 du 27 Février 2011 portant Code de l'Aviation Civile et les textes pris pour son application
- annexe-8 de l'OACI, onzième édition juillet 2010

INTENTIONNALY BLANK

0.1.5. INSCRIPTION DES AMENDEMENTS

AMENDEMENTS			
No	**Applicable le**	**Inscrit-le**	**Par**
01	**23/04/2012**	**01/04/2012**	**DSA**

INTENTIONNALY BLANK

0.1.6.- TABLE DES MATIERES

CHAPITRE	*TITRE*	*PAGE*
1	*Généralités.……..……..……..……..……..……..……..…*	*9*
2	*Certificat de navigabilité de type.……..……..……..…* *Appendice 1 : Taches d'entretien complexes.…..…..…..…..* *Appendice 2 : Entretien limite du pilote propriétaire.……..…*	*11* *15*
3	*Certificat de Navigabilité*	*23*
4	*Certificat de limitation de nuisances..……..……..……..…*	*33*
5	*Normes d'entretien.…..…..……..……..……..……..……..…* *Appendice 1 : Taches d'entretien complexes.…..…..…..…..* *Appendice 2 : Entretien limite du pilote propriétaire.……..…*	
6	*Elements d'aéronef.....*	*53*
7	*Organisme de maintenance.……..……..……..……..……..…* *Appendice 1 : Conditions et modalités d'Agrément d'un Organisme de Maintenance d'aéronefs.…..……..……..…*	*55* *61*
8	*Organisme de gestion du maintien de la Navigabilité.…..……..* *Appendice 1 : Accord relatif au maintien de la Navigabilité* *Appendice 2 : Manuel des spécifications de l'organisme du maintien de la navigabilité.des exploitants détenteurs d'un PEA…*	*83* *91* *95*
9	*Certificat de remise en service.…..……..……..……..…*	*99*
10	*Licence de maintenance d'aéronefs*	

INTENTIONNALY BLANK

CHAPITRE 1 : GENERALITES

1.1Champs d'application

Le présent RTA est relatif à la navigabilité initiale et continue, à la maintenance et l'entretien de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi qu'aux personnels et organismes participant l'entretien de ces produits, pièces et équipements;

1.2 Terminologie

Les termes utilisés dans le présent RTA ont la signification donnée dans l'annexe 8 à la Convention de l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944, tel que diffusé par le Directeur Général de l'ANAC.

Toutefois on entend par :

Produit : un aéronef, un moteur ou une hélice;

Pièces et équipements : les instruments, équipements, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, y compris les systèmes de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol; cela comprend les parties de la cellule, du moteur ou des hélices et l'équipement utilisé pour manœuvrer l'aéronef depuis le sol;

INTENTIONNALY BLANK

CHAPITRE 2 :-
CERTIFICAT DE TYPE

2.- DEFINITION :

2.1.- Le certificat de type est un document délivré par un pays constructeur pour un type d'aéronef donné pour certifier que cet aéronef est conforme au règlement de navigabilité.

2.2.- Acceptation de la certification

Le certificat de type et la certification des modifications de ce certificat de type, y compris les certificats de type supplémentaires, sont acceptés par l'Agence Nationale de l'aviation Civile lorsque le produit est conforme à une base de certification de type déterminée pour garantir la conformité aux exigences essentielles en matière de navigabilité et lorsqu'il ne présente pas de particularités ou caractéristiques compromettant la sécurité de l'exploitation. Le certificat de type couvre le produit, y compris toutes les pièces et tous les équipements installés sur celui-ci.

L'Agence Nationale de l'aviation Civile, suspend ou retire toute acceptation de certificat de type lorsque les conditions aux termes desquelles il a été délivré ne sont plus remplies.

2.3- Modifications

Les modifications sont soit mineures soit majeures.

Une «modification mineure» n'a pas d'effet appréciable sur la masse, le centrage, la résistance de la structure, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles, le bruit, la perte de carburant par la mise à l'air libre et les gaz d'échappement ou sur toutes autres caractéristiques affectant la navigabilité du produit.

Toutes les autres modifications sont des «modifications majeures».

2.3.1- Modifications mineures

Les modifications mineures à la définition de type doivent être classées et approuvées:

a. Soit par l'Agence Nationale de l'aviation Civile, ou

b. Soit par un organisme de conception agréé

2.3.2- Modifications majeures

Toute modification majeure intéressant un aéronef ou élément d'aéronef ayant reçu antérieurement un certificat de type doit faire l'objet d'un dossier de modifications, établi suivant les mêmes règles que pour l'établissement du dossier technique du prototype.

Le dossier de modification majeure doit être présenté à l'industriel responsable de la conception du type pour acceptation et délivrance du certificat de type supplémentaire requis.

2.4.- REPARATIONS.

Toute réparation qui introduit un changement de la définition de type certifiée doit être approuvée dans les mêmes conditions qu'une modification.

2.5 Règlements applicables de navigabilité aux Catégories d'aéronefs :

Catégorie d'aéronefs	**Règlement applicable de navigabilité**
1- Avions monomoteurs de catégorie normale ou utilitaire, ne comportant pas plus de deux sièges, d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 750 Kg et dont la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage n'excède pas 45 nœuds.	Règlements de navigabilité de référence JAR VLA et FAR Part 103.
2- Avions de catégorie normale, utilitaire ou acrobatique, dont la masse maximale au décollage n'excède pas 5700 Kg et dont la configuration de sièges passagers, à l'exclusion des sièges pilotes, est de 9 ou moins (exception faite des avions cités ci-dessus).	Règlements de navigabilité de référence JAR 23 et FAR Part 23.
3- Avions bimoteurs propulsés par hélices de la catégorie dont la masse maximale au décollage n'excède pas 8600 Kg et dont la configuration de sièges passagers, à l'exclusion des sièges pilotes, est de 19 ou moins.	
4- Avions d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 Kg propulsés par turbines, exception faite des avions de la catégorie citée ci-dessus.	Règlements de navigabilité de référence JAR 25 et FAR Part 25.
5- Giravions d'une masse maximale n'excédant pas 2700 kg.	Règlements de navigabilité de référence JAR 27 et FAR Part 27.
6- Giravions d'une masse maximale supérieure à 2.700 Kg.	Règlements de navigabilité de référence JAR 29 et FAR Part 29.
7- Planeurs et moto-planeurs de catégorie utilitaire ou acrobatique.	Règlements de navigabilité de référence JAR 22 et FAR Part 23.
8- Ballons libres habilités.	Règlements de navigabilité de référence CTG 15 et FAR Part 31.

CHAPITRE 3 : CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ INDIVIDUELS

3.1 Objet

Le présent chapitre établit la procédure de délivrance des certificats de navigabilité individuels.

3.2 Admissibilité

Toute personne physique ou morale au nom de laquelle un aéronef est immatriculé ou sera immatriculé en Mauritanie, ou son représentant, est autorisée à demander un certificat de navigabilité individuel pour cet aéronef conformément au présent chapitre.

3.3 Classification

Un certificat de navigabilité individuel est un document par lequel le Directeur Général de l'ANAC reconnaît que l'aéronef est apte à circuler dans les conditions associées à la catégorie et aux mentions d'emploi du certificat délivré.

Les certificats de navigabilité individuels peuvent appartenir aux catégories suivantes :

a) certificat de navigabilité normal

Intitulé **"certificat de navigabilité"**, il est délivré aux aéronefs conformes à un modèle ayant reçu un certificat de navigabilité de type.

Il permet, conformément aux règlements en vigueur sur les territoires survolés, la circulation aérienne au-dessus du territoire mauritanien, des territoires des pays étrangers adhérents à la Convention de Chicago ou ayant avec la Mauritanie des accords pour la circulation aérienne, sous réserve toutefois des restrictions prévues par ladite Convention.

c) certificat de navigabilité restreint d'aéronef (C.N.R.A) :

Il est délivré aux aéronefs ayant satisfait aux prescriptions réglementaires relatives à la délivrance des certificats de navigabilité restreints d'aéronef (C.N.R.A). Il permet la circulation aérienne au-dessus du territoire mauritanien dans les conditions fixées par le présent RTA.

d) Certificat de navigabilité pour exportation

Document ne permettant pas la circulation aérienne, délivré à un aéronef destiné à être exporté, attestant que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité mauritanien analogue et rédigé de manière identique.

3) Documentation associée au certificat de navigabilité

Tout certificat de navigabilité n'est valable qu'associé à une documentation établie par le constructeur et approuvée par l'ANAC.

Cette documentation doit préciser :

- Les caractéristiques principales de l'aéronef
- Les caractéristiques et limites de fonctionnement et d'emploi avec tolérances correspondantes si elles existent;
- Tout autre renseignement jugé utile.

La composition de cette documentation résulte des textes en vigueur ou, à défaut est fixée par les constructeurs. Elle peut comprendre, suivant les cas, une fiche de navigabilité, un rapport de pesée, un manuel de vol, une liste des modifications appliquées et un document précisant les équipements qui ne seraient pas déjà mentionnés dans les documents précédents.

3.4 Demande

a) Une demande de certificat de navigabilité doit être faite sous une forme et d'une manière établies par l'ANAC.

b) Chaque demande de certificat de navigabilité doit inclure:

1) la catégorie de certificat de navigabilité qui s'y applique;

2) concernant un aéronef neuf:

i) Une attestation de conformité délivrée et validée par l'ANAC, ou, pour un aéronef importé, une attestation signée par l'autorité d'exportation indiquant que l'aéronef est conforme à une définition approuvée par l'ANAC.

ii) Un devis de masse et centrage accompagné des instructions de chargement.

iii) Le manuel de vol, lorsqu'un tel document est exigé par le code de navigabilité applicable à l'aéronef concerné.

3) concernant un aéronef usagé:

i) une certification d'examen de navigabilité.

ii) appartenant à un État autre que la Mauritanie:

- une attestation par l'Autorité de l'État dans lequel les aéronefs sont, ou étaient, immatriculés, reflétant l'état de navigabilité des aéronefs figurant sur son registre au moment du transfert,

- un devis de masse et centrage accompagné des instructions de chargement,

- le manuel de vol, lorsqu'un tel document est exigé par le code de navigabilité applicable à l'aéronef concerné,

- les archives permettant d'établir l'état de production, de modification et d'entretien de l'aéronef, y compris toutes les limitations associées au certificat de navigabilité restreint,

- une recommandation pour la délivrance d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité restreint, et un certificat d'examen de navigabilité suite à un examen de navigabilité.

c) Sauf accord contraire, les attestations doivent être délivrées dans les 60 jours qui précèdent la présentation de l'aéronef à l'autorité..
d) Chaque demande pour une autorisation de vol ou laissez-passer doit inclure:

1) l'objet du/des vol(s);

2) les itinéraires et/ou l'espace aérien utilisé pour le vol;

3) l'équipage minimum et sa qualification nécessaire pour exploiter l'aéronef;

4) des restrictions pour le transport à bord de personnes autres que les membres de l'équipage;

5) les raisons pour lesquelles l'aéronef n'est pas conforme aux spécifications de navigabilité applicables;

6) toute restriction considérée comme nécessaire pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité;

7) toute autre information considérée comme nécessaire aux fins des limitations d'exploitation prescrites.

3.5 Langue

Les certificats de navigabilité établis dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais.

Les manuels, plaquettes, listes et marquages d'instruments, ainsi que toute autre information nécessaire exigée par les spécifications de certification applicables, doivent être présentés en français et /ou en anglais.

3.6 Amendement ou modification

Un certificat de navigabilité peut être amendé ou modifié uniquement par l'ANAC.

3.7 Conditions de transfert et ré-délivrance

a) Lorsque la propriété d'un aéronef a changé:

1) s'il reste sur le même registre, le certificat de navigabilité ou le certificat de navigabilité restreint, conforme au certificat de type uniquement, doit être transféré avec l'aéronef;

2) si l'aéronef est immatriculé dans un autre État, le certificat de navigabilité ou le certificat de navigabilité restreint, conforme au certificat de type uniquement, doit être délivré;

a) Lorsque la propriété d'un aéronef a changé, et que l'aéronef possède:

1) un certificat de navigabilité restreint non conforme au certificat de type, ou

2) une autorisation de vol, ces certificats de navigabilité doivent être transférés avec l'aéronef à condition que l'aéronef reste sur le même registre, ou être délivrés uniquement avec l'autorisation de l'ANAC auquel il est transféré.

3.8 Inspections

Le titulaire du certificat de navigabilité doit fournir un accès à l'aéronef pour lequel ce certificat de navigabilité a été délivré sur demande de l'ANAC.

3.9 Délivrance de certificats de navigabilité

a) Les certificats de navigabilité mauritaniens sont délivrés par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile à condition que :

(1) le postulant prouve à l'ANAC que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée par un certificat de type ou un certificat de type supplémentaire et aux consignes de navigabilité de l'Etat de conception ;

(2) l'aéronef a été inspecté selon les prescriptions du présent règlement et jugé en état de navigabilité par des personnes autorisées par l'ANAC; et

(3) l'ANAC juge que l'aéronef est conforme à la conception de type et qu'il est dans un état permettant une exploitation sûre ;

(4) sur présentation des documents exigés.

b) Le certificat de navigabilité, conforme au modèle établi par la réglementation internationale en vigueur, contient les mentions suivantes : marques, descriptions et catégorie de l'aéronef, date de validité du certificat, et, en outre, visas périodiques ou mentions attestant que l'entretien est effectué au moyen d'une vérification permanente.

Le modèle du certificat de navigabilité est fixé au présent chapitre.

3.10 Délivrance de certificat de navigabilité restreint

a) L'ANAC doit délivrer un certificat de navigabilité restreint :

1) à un aéronef neuf, sur présentation des documents exigés démontrant que l'aéronef est conforme à une définition approuvée par l'ANAC selon un certificat de type ou conformément aux spécifications de certification spécifiques, et qu'il est en état de fonctionner en sécurité;

2) à un aéronef usagé:

i) Sur présentation des documents exigés par le démontrant que:

- l'aéronef est conforme à une définition approuvée par l'ANAC selon un certificat de type ou conformément aux spécifications de certification spécifiques, et
- les consignes de navigabilité applicables ont été suivies, et que
- l'aéronef a été inspecté conformément aux dispositions appropriées, et

ii) Lorsque l'ANAC est convaincue que l'aéronef est conforme à la définition approuvée et qu'il est en état de fonctionner en toute sécurité. Cela peut inclure des inspections effectuées par l'ANAC.

b) Pour un aéronef qui ne peut pas se conformer aux exigences essentielles référencées dans le règlement de Base et qui n'est pas admissible pour un certificat de type, l'ANAC doit, comme il est nécessaire de tenir compte du fait qu'il s'écarte de ces exigences essentielles:

1) délivrer et vérifier la conformité aux spécifications de certification spécifiques garantissant une sécurité adéquate compte tenu de l'utilisation prévue, et

2) spécifier des limitations d'utilisation de cet aéronef.

c) Des limitations d'utilisation seront associées aux certificats de navigabilité restreints, y compris des restrictions d'espace aérien, comme nécessaires pour tenir compte des déviations par rapport aux exigences essentielles pour la navigabilité figurant dans le règlement de Base.

3.11 Validation d'un certificat de navigabilité

Un certificat de navigabilité valide délivré par un Etat contractant à un aéronef importé en Mauritanie peut constituer une justification suffisante ou un élément satisfaisant de justification de la conformité de l'aéronef au règlement applicable de navigabilité, pour la délivrance d'un certificat de navigabilité ou la

validation de certificat de navigabilité original. Toutefois la période de validation de ce certificat ne doit pas dépasser celle portée sur le certificat délivré par l'Etat contractant.

3.11Validité et renouvellement des certificats de navigabilité

1.- Le certificat de navigabilité normal ou restreint ne doit être considéré en état de validité qu'autant que :

- l'aéronef n'a subi depuis la délivrance de ce certificat aucune modification non approuvée,
- l'aéronef est resté dans les limites d'utilisation prévues, en bon état de conservation et de conformité avec les exigences applicables en termes de maintien de navigabilité et de définition de type;
- l'aéronef reste sur le même registre,
- que le certificat de type ou le certificat de type conformément auquel il est délivré n'a pas été invalidé précédemment;

Cet état du certificat de navigabilité est caractérisé par le symbole **"V "** (Valide).

2.- La période normale de validité des certificats de navigabilité individuels normaux et restreints est fixée à six mois. Elle peut toutefois être portée à une valeur maximale d'un an dans les cas ou l'état de l'aéronef et les procédures d'entretien appliquées sont jugées satisfaisantes par l'ANAC.

Cette période de validité peut être successivement renouvelée, pour une durée égale, après contrôle de l'aéronef conformément à la règlementation en vigueur.

3.12 : Suspension de validité

1. Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'aviation Civile peut suspendre la validité d'un certificat de navigabilité ou subordonner son renouvellement à certaines conditions dans les cas suivants :

a) Les services compétents de l'ANAC estiment que l'aéronef ne satisfait pas aux conditions techniques requises ;

b) L'aéronef est employé dans des conditions non conformes à celles définies par son certificat de navigabilité et ses documents associés;

c) Un des éléments intéressant la sécurité de l'aéronef a subi une avarie grave ;

d) L'aéronef a subi une modification non approuvée ou n'a pas subi une modification obligatoire ;

e) L'aéronef n'a pas été entretenu conformément aux textes réglementaires fixant ses

conditions techniques d'emploi

Cet état du certificat de navigabilité est caractérisé par le symbole **"R"** (Refusé).

2.- La validité du certificat de navigabilité peut être rétablie dès que l'irrégularité a cessé, à moins que cette irrégularité ait pu compromettre de façon permanente la sécurité de l'aéronef. La vérification de l'aéronef est alors requise

3- Toutefois, pendant la suspension de validité du certificat, le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'aviation Civile peut, sous réserve de limites d'emploi prescrites pour la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord, autoriser un vol de cet aéronef jusqu'au lieu de remise en état de navigabilité, ainsi que les essais en vol consécutifs, sans que cet aéronef puisse transporter de passagers payants.

3.13 Les Laissez - passer

Document provisoire ne permettant la circulation aérienne qu'au dessus du territoire mauritanien et dans des conditions limitées qui, dans chaque cas, sont mentionnées de façon détaillée sur le Laissez-passer.

1- L'ANAC peut délivrer un laissez-passer à un aéronef capable d'effectuer un vol en toute sécurité, mais incapable de satisfaire aux normes applicables de navigabilité dans les cas suivants :

a) A la place d'un certificat de navigabilité individuel dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque, bien que l'aéronef satisfasse à toutes les conditions techniques de délivrance ;

b) Pour permettre des vols de contrôle en vue de la remise dans la situation « V » du certificat individuel de navigabilité d'un aéronef qui a été mis dans la situation « R » pour une raison quelconque ;

c) Sous toutes réserves jugées utiles, pour permettre des vols de convoyage à des aéronefs dont la validité du certificat de navigabilité est expirée et aux aéronefs en cours d'importation (livraison d'aéronef) et à des aéronefs vers une base d'entretien pour y effectuer la maintenance, ou pour un stockage ;

d) éloigner l'aéronef des zones de danger ;

e) exploiter l'aéronef avec un poids excédant le poids maximum de décollage certifié pour effectuer un vol au-delà des limites du rayon d'action normal, au dessus de l'eau ou des aires d'atterrissage qui ne disposent pas d'une assistance adéquate ou de carburant approprié. L'emport du poids

supplémentaire est limité au carburant additionnel, aux équipements de transport carburant, et aux équipements de navigation nécessaires pour ce vol.

2- Dans le cas du laissez-passer, l'administration de l'aviation civile exige une approbation pour remise en service enregistrée dans le dossier de l'aéronef, délivrée par une personne habilitée ou un organisme de maintenance, stipulant que l'aéronef en question a été inspecté et avéré sûr pour le vol prévu.

3- L'exploitant doit obtenir des Etats à survoler, toutes les autorisations de survol requises pour des vols en dehors de la Mauritanie.

4- La validité du Laissez-passer est de 3 jours renouvelable elle est précisée dans le texte du Laissez-passer.

5- Dans tous les cas, le renouvellement et, éventuellement, la suspension du Laissez- Passer sont laissés à l'appréciation des services qualifiés.

6- Dans le cas d'un aéronef endommagé sur un territoire étranger, l'ANAC autorisera l'aéronef à reprendre son vol si les dégâts constatés par le personnel mandaté par l'ANAC sont tels que l'avion pourra effectuer son vol en toute sécurité ; tenant compte de toutes les limitations proposées par l'Etat d'occurrence, toutefois l'exploitant doit obtenir des Etats à survoler toutes les autorisations requises.

3.14 Responsabilité en cas d'accident

1) Pour tout accident survenu au cours des opérations de contrôle prévues par le présent RTA, le propriétaire a la responsabilité des risques de toute nature, y compris les dommages causés aux tiers; et ceux causés au personnel de l'Etat prenant part au contrôle.

2) Pour tout accident survenu, en dehors des opérations de contrôle, sur un matériel vérifié, le propriétaire conserve l'entière responsabilité des risques de toute nature encourus.

MODELE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DESTRANSPORTS AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC)	الجمهورية الاسلامية الموريتانية وزارة التجهيز و النقل الوكالة الوطنية للطيران المدني

النسخة عدد
Exemplaire
N°.....

عدد
N°.....

شهادة الصلاحية للطيران

CERTIFICAT OF AIRWORTHINESS

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

3.عدد الطائرة في السلسلة **3.Numero de Série** ***Aircraft Serial Number***	2.الصانع و تسمية الطائرة من طرف الصانع **2. Constructeur et Désignation par le Constructeur** ***Manufacturer and Designation of Aircraft***	1.علا مات الجنسية و التسجيل **1. Marque de Nationalité et d'Immatriculation** ***Nationality and Registration Marks***

4. Catégorie et mention d'emploi : 4..الفصلية و صنف الاستعمال
Categories and operation :

5 سلمت شهادة الصلاحية للطيران هذه للطائرة الموصوفة أعلاه طبقا للاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي الممضاة في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 و طبقا لنظم الجمهورية الإسلامية الموريتانية و تعتبر هذه الطائرة صالحة للطيران إذا صينت واستعملت وفق النصوص المذكورة أعلاه و داخل حدود الاستعمال المطبقة.

5. le présent certificat de navigabilité a été délivré à l'aéronef ci-dessus désigné conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago en date du 7 Décembre 1944 et à la réglementation nationale, cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu' il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et dans les limites d'emploi applicables.

5. *The Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Chicago Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and National Law in respect of the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations*

Issued in : سلمت بنواكشوط بتاريخ.	Cachet et signature طابع و توقيع
Délivré à: Date : le	

6. Voir au verso les indications relatives à la validité du certificat *See reverse side for information relating to the validity of the certificate*	6.انظر على الصفحة الثانية الخاصة بصلاحية الشهادة

صلاحية الشهادة

VALIDITE DU CERTIFICAT (5T – …..)

Date et Lieu de l'examen	Résultat de l'examen et Date de validité	Signature de l'inspecteur

CHAPITRE 4
CERTIFICATS DE LIMITATION DE NUISANCES

4.1 Objet

Le présent chapitre établit la procédure de délivrance des certificats de limitation de nuisances.

4.2 Admissibilité

Toute personne physique ou morale au nom de laquelle un aéronef est immatriculé ou sera immatriculé en Mauritanie ou son représentant, peut demander un certificat de limitation de nuisances pour cet aéronef.

4.3 Demande

a) une demande de certificat de limitation de nuisances doit être faite sous une forme et d'une manière établies par l'ANAC.

b) Toute demande doit inclure:

1) concernant un aéronef neuf:

i) une attestation de conformité validée par l'ANAC ;

ii) ou, pour un aéronef importé, une attestation signée par l'autorité d'exportation et selon laquelle l'aéronef est conforme à une définition approuvée par l'ANAC ; et

iii) les informations relatives au bruit déterminées conformément aux exigences de niveau du bruit applicables.

Ces informations doivent être incluses dans le manuel de vol, lorsqu'un manuel de vol est exigé par le code de navigabilité applicable à l'aéronef concerné.

2) concernant un aéronef usagé:

i) les informations relatives au bruit déterminées conformément aux exigences de niveau du bruit applicables.

Ces informations doivent être incluses dans le manuel de vol, lorsqu'un manuel de vol est exigé par le code de navigabilité applicable à l'aéronef concerné, et

ii) les archives permettant d'établir l'état de production, de modification et d'entretien de chaque aéronef.

c) Sauf accord contraire, les attestations doivent être délivrées dans les 60 jours qui précèdent la présentation de l'aéronef à l'ANAC.

4.4 Délivrance de certificat de limitation de nuisances

L'ANAC doit délivrer un certificat de limitation de nuisances sur présentation des documents exigés.

4.5 Amendement ou modification

Un certificat de limitation de nuisances ne peut être amendé ou modifié que par l'ANAC.

4.6 Inspections

Le titulaire du certificat de limitation de nuisances doit fournir un accès à l'aéronef pour lequel ce certificat de limitation de nuisances a été délivré sur demande de l'ANAC pour inspection.

4.7 Durée et maintien de la validité

a) Un certificat de limitation de nuisances doit être délivré pour une durée illimitée. Il doit rester valide sous réserve:

1) de conformité avec les exigences applicables en termes de maintien de la navigabilité, de définition de type et de protection de l'environnement, et

2) que l'aéronef reste sur le même registre, et

3) que le certificat de type ou le certificat de type conformément auquel il est délivré n'ait pas été invalidé précédemment.

4) que le certificat n'a été suspendu ou retiré.

b) En cas de suspension ou de retrait, le certificat doit être restitué à l'ANAC.
c) Le modèle du certificat de limitation nuisances est fixé au présent chapitre.

4.8 Les certificats de limitation de nuisance établis dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais.

MODELE DU CERTIFICAT DE LIMITATION DE NUISANCES

1. REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS **AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ANAC)**	**الجمهورية الاسلامية الموريتانية** **وزارة التجهيز و النقل** **الوكالة الوطنية للطيران المدني**

النسخة عدد
Exemplaire
N°……

3.عدد
N°……..

شهادة الحد من الضجيج

2. CERTIFICAT DE LIMITATION DE NUISANCES

NOISE CERTIFICATE

4. Marques de Nationalité et d'Immatriculation (*Nationality and Registration Marks)*	**5. Constructeur et Désignation du Type de l'Aéronef** (*Manufacturer and Designation of Aircraft)*	**6. Numéro de serie de l'aéronef** *(Aircraft Serial Number)*

7. - Type et modèle de moteurs (*Engine type model)* **:**	**8.** Type et modèle d'hélices *(Propeller type model) :*

9. Masse Maximale au décollage (*Maximum Take-off mass) :*	**10.**. Masse maximale à l'atterrissage (*Maximum landing mass) :*	**11**. Norme de certification (*Noise certification standard*):

12. Modifications supplémentaires introduites aux fins de la conformité avec les normes applicables
et certification acoustique *(Additional modification incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards):*

13. Niveau de bruit latéral/à plein régime (*Lateral / Full Power Noise Level) :*	**14**. Niveau de bruit à l'approche (*Approch Noise Level) :*	**15**. Niveau de bruit au survol (*Flyover Noise Level)*	**16**. Niveau de bruit au survol (*Overflight Noise Level) :*	**17.** Niveau de bruit au décollage (*Take-off Noise Level) :*

18. Le présent certificat acoustique est délivré conformément aux dispositions de l'Annexe 16, Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour l'aéronef mentionné ci-dessus, qui est jugé conforme à la norme acoustique indiquée, à condition d'être entretenu et exploité dans le respect des spécifications et limitations d'exploitation pertinentes.

The Noise Certificate is issued pursuant to the Chicago Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Mauritanian Law in respect of the above –mentioned aircraft which is considered to be comply with the indicated noise standard when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations

Issued in : سلمت بنواكشوط تاريخ. **19**. Délivré à: Date : le	**20.** Cachet et signature طابع و توقيع

INTENTIONNELLEMENT BLANC

Chapitre 5
NORMES D'ENTRETIEN

5.1 DONNEES D'ENTRETIEN

a) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef doit avoir accès à et utiliser uniquement les données d'entretien en cours applicables dans l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et réparations.

b) Aux fins de la présente annexe, les données d'entretien applicables sont:

1. toute exigence, procédure, norme ou information applicable délivrée par l'ANAC;

2. toute consigne de navigabilité applicable ;

3. les instructions applicables pour le maintien de la navigabilité délivrées par des titulaires de certificat de type ou de supplément au certificat de type et tout autre organisme qui publie ces données conformément aux exigences des règlements de l'autorité de certification de type;

4. toute instruction d'entretien modifiée par l''organisme d'entretien agrée conformément à une procédure précisée dans les spécifications de l'organisme de maintenance. Concernant ces changements, l'organisme doit démontrer qu'ils se traduisent par des normes d'entretien équivalentes ou améliorées et doit en informer le titulaire du certificat de type.
Aux fins du présent paragraphe, les «instructions d'entretien» désignent les instructions sur la manière d'effectuer la tâche d'entretien spécifique; elles excluent la conception technique des réparations et modifications.

c) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef doit s'assurer que toutes les données d'entretien applicables sont à jour et utilisables immédiatement en cas de besoin. La personne ou l'organisme doit établir un système de cartes de travail ou de fiches de travail à utiliser et doit soit transcrire avec précision les données d'entretien sur ces cartes de travail ou sur ces fiches de travail soit établir des références précises sur la ou les tâches particulières comprises dans ces données d'entretien.

5.2 EXECUTION DE L'ENTRETIEN

a) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués par du personnel qualifié, en suivant les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d'entretien du paragraphe 5.1 .En outre, une visite particulière doit être effectuée après toute tâche critique pour la sécurité des vols.

b) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués en utilisant les outils, équipements et matériels

spécifiés dans les données d'entretien du paragraphe 3.1. Au besoin, les outils et les équipements seront contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement.

c) La zone dans laquelle l'entretien est effectué doit être bien organisée et propre en ce qui concerne la poussière et la contamination.

d) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués dans le respect des limites environnementales spécifiées dans les données d'entretien du paragraphe 5.1.

e) En cas de météo défavorable ou de longs travaux d'entretien, des installations adaptées doivent être utilisées.

f) À l'issue de tout l'entretien, une vérification générale doit être effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas d'outils, d'équipements ou d'autres pièces et matériels étrangers à l'aéronef ou à l'élément d'aéronef, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés.

5.3- DEFAUTS D'AERONEFS

a) Tout défaut d'aéronef portant gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié avant tout autre vol.

b) Seuls les personnels de certification détenteurs de licence et habilités selon la réglementation en vigueur et les spécifications de l'organisme de maintenance peuvent décider, en utilisant les données d'entretien du paragraphe 5.1, si un défaut d'aéronef porte gravement atteinte à la sécurité du vol et décider du moment et de la manière dont l'action de correction doit être entreprise avant tout vol et quelle action corrective peut être reportée. Ceci ne s'applique pas lorsque le pilote commandant de bord utilise la liste minimale des équipements dûment approuvée.

c) Tout défaut d'aéronef qui ne porterait pas gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié dès que possible, après identification de la date de ce défaut et dans les limites spécifiées dans les données d'entretien.

d) Tout défaut qui n'est pas rectifié avant vol doit être enregistré dans le système d'enregistrement des travaux d'entretien des aéronefs du paragraphe 5.7 ou le système de compte-rendu matériel de l'exploitant du paragraphe 5.8, selon le cas.

APPENDICE I AUCHAPITRE 5 TACHES D'ENTRETIEN COMPLEXES

Les tâches suivantes constituent les tâches d'entretien complexes :

1. La modification, la réparation ou le remplacement par rivetage, collage, contre-placage ou soudage d'une des pièces de cellule d'aéronef suivantes :

a) une poutre de caisson ;

b) une lisse ou membrane d'aile ;

c) un longeron ;

d) une semelle de longeron ;

e) une pièce d'une poutre en treillis ;

f) l'âme d'une poutre ;

g) une quille ou quille d'angle d'une coque d'hydravion ou d'un flotteur ;

h) une pièce de compression en tôle ondulée dans une aile ou un empennage ;

i) Une nervure principale d'aile ;

j) une contrefiche principale de surface d'aile ou d'empennage ;

k) un bâti-moteur ;

I) un longeron ou cadre de fuselage ;

m) une pièce d'une armature latérale, armature horizontale ou cloison ;

n) une contrefiche ou une ferrure support de fauteuil ;

o) un remplacement de rails de fixation fauteuils ;

p) une contrefiche secondaire ou principale de train d'atterrissage ;

q) un essieu ;

r) une roue, et

s) un ski ou un support de ski, à l'exclusion du remplacement d'un revêtement à coefficient de frottement réduit.

2. La modification ou réparation d'une des pièces suivantes :

a) revêtement de l'avion, ou le revêtement d'un flotteur d'aéronef, si le travail nécessite l'utilisation d'un support, bâti ou gabarit ;

b) revêtement d'aéronef soumis à des contraintes de pressurisation, si l'endommagement du revêtement mesure plus de 15 cm dans une direction quelconque ;

c) une pièce porteuse d'un système de commande, y compris un manche

pilote, une pédale, un arbre, un quadrant, un renvoi, un tube de transmission, un guignol commande de gouverne et une ferrure forgée ou moulée, à l'exclusion de :

1) l'emboutissage d'un raccord de réparation ou d'une garniture de câble, et

2) le remplacement d'un embout de tube symétrique fixé par rivetage, et

d) toute autre structure, non répertoriée en (1), qu'un fabricant a identifié comme structure primaire dans son manuel d'entretien, son manuel de réparations structurales ou ses instructions de maintien de la navigabilité.

APPENDICE II AU CHAPITRE 5 ENTRETIEN LIMITE DU PILOTE-PROPRIETAIRE

Les tâches suivantes constituent l'entretien limité du pilote à condition qu'il n'implique pas des tâches d'entretien complexes :

1) Dépose, installation de roues.

2) Remplacement de cordons élastiques d'amortisseurs sur train d'atterrissage.

3) Entretien d'amortisseurs de trains d'atterrissage par ajout d'huile, d'air ou des deux.

4) Entretien des coussinets de roue de trains d'atterrissage par nettoyage et graissage.

5) Remplacement de câbles de sécurité ou clavettes défectueux.

6) Lubrification ne nécessitant pas d'autre démontage que la dépose de pièces non structurelles telles que des couvercles, capots et carénages.

7) Fabrication de pièces en tissu simples ne nécessitant pas de lardage ou de dépose de pièces structurelles ou de surfaces de contrôle. Dans le cas de ballons, la fabrication de petites réparations en tissu (comme défini dans les instructions du constructeur du ballon et conformément à celles-ci) ne nécessite pas une réparation ou un remplacement des sangles de charge.

8) Remise à niveau de fluide hydraulique dans le réservoir hydraulique.

9) Remise en état du revêtement décoratif du fuselage, des nacelles de ballons, des voilures et empennages (à l'exclusion des gouvernes compensées), des carénages, des capots, du train d'atterrissage, de la cabine ou de l'intérieur du cockpit lorsque la dépose ou de démontage de toute structure primaire ou système d'exploitation n'est pas nécessaire.

10) Application d'un produit de préservation et de protection sur les pièces d'aéronef lorsque cela ne nécessite aucun démontage de toute structure primaire ou système d'exploitation et lorsque cette application n'est pas interdite ou n'est pas contraire aux bonnes pratiques.

11) Réparation de la garniture et de l'ameublement décoratif de la cabine, du cockpit ou de l'intérieur de la nacelle du ballon lorsque les réparations ne nécessitent pas le démontage de toute structure primaire ou système d'exploitation ou n'interfère pas avec un système d'exploitation ou n'affecte pas la structure primaire de l'aéronef.

12) Réalisation de petites réparations simples sur les carénages, les couvercles non structurels, les capots et de petites pièces et renforcements ne modifiant pas le contour afin de

ne pas interférer avec une bonne circulation d'air.

13) Remplacement des hublots latéraux lorsque ce travail n'interfère pas avec la structure de tout système d'exploitation tel que les commandes, les équipements électriques, etc.

14) Remplacement des ceintures de sécurité.

15) Remplacement de fauteuils ou de parties de fauteuils avec remplacements des pièces agréées pour l'aéronef, n'impliquant pas le démontage de toute structure primaire ou système d'exploitation.

16) Recherche de pannes et réparation de circuits coupés dans les câblages des phares d'atterrissage.

17) Remplacement d'ampoules, de réflecteurs et de cabochons de feux de position et de phares d'atterrissage.

18) Remplacement de roues et de skis lorsqu' aucun calcul de masse et centrage n'est nécessaire.

19) Remplacement de capotage ne nécessitant pas de dépose de l'hélice ou de déconnexion des gouvernes.

20) Remplacement ou nettoyage des bougies d'allumage et réglage du jeu d'écartement des électrodes.

21) Remplissage de toute tuyauterie de raccordement excepté les raccordements hydrauliques.

22) Remplacement des tuyauteries de carburant préfabriquées.

23) Nettoyage ou remplacement des filtres à carburant et d'huile ou éléments de filtres.

24) Remplacement et entretien des batteries.

25) Nettoyage du pilote de combustion du ballon et des buses principales conformément aux instructions du fabricant du ballon.

26) Remplacement ou ajustement d'attaches standard non structurelles connexes aux opérations.

27) L'échange de nacelles et brûleurs de ballon lorsque la nacelle ou le brûleur sont dits échangeables dans les données du certificat de type du ballon et lorsque les nacelles et brûleurs sont spécifiquement conçus pour une dépose et une installation rapide.

28) L'installation de systèmes permettant de lutter contre l'utilisation d'un carburant contre-indiqué pour réduire le diamètre des orifices de remplissage du réservoir sous réserve que le système spécifique ait été inclus par le constructeur dans les données du certificat de type de l'aéronef, que le constructeur de l'aéronef ait fourni des instructions pour l'installation du

système spécifique et que l'installation ne nécessite pas le démontage de l'orifice de remplissage existant du réservoir.

29) Dépose, vérification et remplacement de détecteurs de particules magnétiques.

30) Dépose et remplacement de systèmes de navigation et de communication monoblocs montés sur le tableau de bord avant qui utilisent des connecteurs montés sur supports qui connectent l'instrument lorsque cet instrument est installé dans le tableau de bord, (à l'exclusion des systèmes de commandes de vol automatiques, transpondeurs et équipement de mesure de distance (DME) hyperfréquence). L'instrument approuvé doit être conçu de sorte à être facilement et souvent déposé et remplacé, et ne pas nécessiter des équipements d'essai spéciaux et des instructions pertinentes doivent être fournies. Avant l'utilisation prévue de l'instrument, une vérification opérationnelle doit être effectuée.

31) Mise à jour des bases de données des logiciels de navigation de contrôle de la circulation aérienne (ATC) installés sur le tableau de bord avant (à l'exclusion de ceux des systèmes de commandes de vol automatiques, des transpondeurs et de l'équipement de mesure de distance (DME) hyperfréquence) à condition qu'aucun démontage de la cellule ne soit nécessaire et que des instructions pertinentes soient fournies. Avant l'utilisation prévue de l'instrument, une vérification opérationnelle doit être effectuée.

32) Remplacement de la voilure et de l'empennage horizontal et des commandes dont les fixations sont conçues pour un montage immédiat avant chaque vol et un démontage après chaque vol.

33) Remplacement des pales de rotor principal qui sont conçues pour une dépose sans outillage spécial.

CHAPITRE 6
ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

6.1 – INSTALLATION

a) Aucun élément d'aéronef ne peut être installé à moins qu'il ne soit dans un état satisfaisant et qu'il ait obtenu l'autorisation de mise en service à l'aide d'un document libératoire approprié.

b) Avant d'installer un élément sur un aéronef, la personne ou l'organisme de maintenance agréé s'assurera que cet élément d'aéronef particulier remplit les conditions pour être monté sur l'aéronef lorsque différentes normes de modifications et/ou de consignes de navigabilité peuvent être applicables.

c) Les pièces standard seront montées sur un aéronef ou un élément d'aéronef uniquement lorsque les données d'entretien indiquent la pièce standard spécifique. Ces pièces doivent uniquement être montées si elles sont accompagnées d'une attestation de conformité à la norme applicable.

d) Les matières, étant soit des matières premières ou des matières consommables, seront utilisées dans un aéronef ou élément d'aéronef uniquement lorsque le fabricant de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef le précise dans des données d'entretien pertinentes. Ces matières doivent uniquement être utilisées quand elles remplissent les spécifications requises et qu'elles ont une traçabilité appropriée. Toutes les matières doivent être accompagnées d'une documentation spécifique à ces matières et conforme aux spécifications du fabricant et du fournisseur.

6.2- ENTRETIEN DES ELEMENTS D'AERONEF

a) L'entretien des éléments d'aéronef doit être effectué par des organismes d'entretien agréés par le Directeur Général de l'ANAC. Toutefois, l'entretien des éléments d'aéronefs pourra être réalisé par des organismes d'entretien acceptables pour le Directeur Général de l'ANAC mais non agrées. Ces organismes acceptables doivent être détenteurs d'agréments équivalents délivrés par les autorités du pays de certification de l'élément d'aéronef pour le type d'entretien envisagé.

b) L'entretien sur tout élément peut être effectué par des personnels de certification uniquement lorsque ces éléments sont montés sur l'aéronef.
Cependant, ces éléments d'aéronef peuvent être temporairement déposés pour entretien lorsque la dépose est expressément permise par le manuel de maintenance de l'aéronef pour améliorer l'accessibilité.

6.3 ÉLEMENTS D'AERONEF A VIE LIMITEE

Les éléments d'aéronef à vie limitée installés ne doivent pas excéder la limite de vie approuvée comme spécifiée dans le programme

d'entretien approuvé et les consignes de navigabilité.

6.4- CONTROLE DES ELEMENTS D'AERONEF INUTILISABLES

a) Un élément d'aéronef doit être considéré comme inutilisable dans l'une quelconque des circonstances suivantes :

1. expiration de la limite de vie comme défini dans le programme d'entretien ;

2. non conformité aux consignes de navigabilité applicables et à toute autre exigence relative au maintien de la navigabilité imposée par l'autorité de certification de type;

3. absence des informations nécessaires pour déterminer l'état de navigabilité ou l'admissibilité pour l'installation ;

4. preuve de défauts ou avaries ;

5. implication dans un incident ou accident susceptible d'affecter l'aptitude au service.

b) Les éléments d'aéronef inutilisables seront identifiés et stockés dans un endroit sûr sous le contrôle de l'organisme de maintenance agréé jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur l'état futur de ces éléments d'aéronef.

c) Les éléments d'aéronef qui ont atteint leur limite de vie certifiée ou qui contiennent un défaut non réparable seront classés comme irrécupérables et ne seront pas autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en éléments d'aéronef à moins que les durées de vie certifiées aient été prolongées ou qu'une solution de réparation ait été approuvée selon le paragraphe 5.6

d) Toute personne ou tout organisme responsable en vertu du présent RTA doit, dans le cas d'un élément d'aéronef irrécupérable du paragraphe (c) :

1. conserver cet élément dans un endroit comme décrit au paragraphe b), ou

2. s'arranger pour que l'élément d'aéronef soit suffisamment détérioré pour qu'aucune récupération ou réparation ne soit rentable avant de renoncer à la responsabilité pour cet élément.

e) Nonobstant le paragraphe d), une personne ou organisme responsable selon le présent RTA peut transférer la responsabilité sur des éléments d'aéronef classés comme irrécupérables à un organisme dans un but de formation ou de recherche sans mutilation.

CHAPITRE 7
ORGANISME DE MAINTENANCE

7.1 Domaine d'application

Le présent chapitre établit les conditions à remplir par un organisme pour la délivrance ou le maintien des agréments d'entretien des aéronefs et/ou d'éléments d'aéronef non listés dans le 5.1 (f) et (g).

7.2 Demande

Une demande de délivrance ou de modification d'agrément d'organisme de maintenance doit être effectuée sous une forme et selon une procédure établie par l'ANAC.

7.3 Domaines couverts par l'agrément

a) L'agrément est signifié par la délivrance d'un certificat par l'ANAC. Le manuel de l'organisme de maintenance agréé doit préciser l'étendue des travaux pour lesquels l'agrément est demandé.

b) Un organisme de maintenance agréé peut fabriquer, conformément aux données d'entretien, une gamme limitée de pièces utilisables dans un programme de travail suivi dans ses propres installations, comme identifié dans le manuel d'organisme de maintenance.

7.4 Manuel d'organisme de maintenance

a) L'organisme de maintenance doit fournir un manuel contenant au moins les informations suivantes:

1. une attestation signée par le dirigeant responsable pour confirmer que l'organisme travaillera en permanence conformément à la réglementation en vigueur et au manuel à tout moment, et

2. le domaine d'application de l'organisme, et

3. les titres et noms des personnes nommées conformément au 7.6 (b), et

4. un organigramme montrant les chaînes de responsabilités associées entre les personnes mentionnées dans le 7.6 (b), et

5. une liste des personnels de certification, et

6. une description générale et l'emplacement des installations, et

7. des procédures spécifiant comment l'organisme de maintenance garantit une mise en conformité avec au présent RTA, et

8. les procédures de modification du manuel de l'organisme de maintenance.

b) Le manuel de l'organisme de maintenance et ses amendements doivent être approuvés par l'ANAC.

c) Nonobstant le paragraphe b), des amendements mineurs au manuel peuvent être agréés par une procédure.

7.5 Locaux

L'organisme doit s'assurer que:

a) Les locaux sont adaptés à tous les travaux prévus et que les ateliers et halls spécialisés sont cloisonnés comme il convient, afin d'assurer une protection contre la contamination et l'environnement.

b) Les bureaux sont disponibles pour la gestion du travail programmé, y compris en particulier pour la réalisation des enregistrements des travaux d'entretien.

c) Des locaux de stockage sûrs sont fournis pour les pièces, les équipements, les outillages et les matériels. Les conditions de stockage doivent assurer l'isolation des éléments et matériels d'aéronef en état de fonctionnement, et des matériels, équipements et outillages inutilisables. Les conditions de stockage doivent être conformes aux instructions des fabricants et l'accès doit être limité au personnel habilité.

7.6 Exigences en matière de personnel

a) L'organisme doit désigner un dirigeant responsable qui détient les droits statutaires pour assurer que tous les travaux d'entretien exigés par le client peuvent être financés et effectués selon la norme exigée par ce chapitre.

b) Une personne ou un groupe de personnes doit être nommé(e); il lui incombera de s'assurer que l'organisme est toujours conforme à le présent chapitre.

Cette personne ou ce groupe de personnes doit en dernier ressort rendre compte au dirigeant responsable.

c) Toutes les personnes visées au paragraphe b) doivent pouvoir démontrer qu'elles possèdent des connaissances appropriées, un passé et une expérience satisfaisante dans le domaine de l'entretien d'aéronefs et/ou d'éléments d'aéronef.

d) L'organisme doit employer du personnel qualifié pour le travail normalement prévu par contrat. L'emploi temporaire de personnel sous-traitant est permis dans le cas d'un travail plus important que prévu et uniquement pour le personnel ne délivrant pas de certificat de remise en service.

e) La qualification de tous les personnels impliqués dans l'entretien doit être démontrée et enregistrée.

f) Le personnel qui effectue des tâches spécialisées comme le soudage, les essais/le contrôle non destructif autre que le contraste des couleurs, doit être qualifié conformément à une norme reconnue officiellement.

g) L'organisme de maintenance doit employer suffisamment de personnel de certification pour délivrer des certificats d'autorisation de remise en service d'aéronefs et d'éléments d'aéronef. Ils doivent respecter les exigences du présent RTA.

7.7 Personnels de certification

a) En plus du 7.6 (g), le personnel de certification ne peut exercer ses prérogatives que si l'organisme s'est assuré que:

1. le personnel de certification peut justifier soit de six mois d'expérience pertinente en matière d'entretien au cours des deux dernières années ou remplir les conditions pour la délivrance des prérogatives concernées, et

2. ces personnels de certification ont une bonne compréhension des aéronefs et/ou éléments d'aéronef à entretenir ainsi que des procédures d'organisme associées.

b) Dans les cas non prévus suivants, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu autre que la base principale, où aucun personnel de certification qualifié n'est disponible, l'organisme titulaire du contrat d'entretien peut délivrer une habilitation de certification unique:

1. à l'un de ses employés titulaire des qualifications de type sur aéronefs de même technologie, construction et systèmes, ou

2. à toute personne ayant au moins 5 années d'expérience en matière d'entretien et titulaire d'une licence d'entretien aéronef OACI valide correspondante au type d'aéronef nécessitant une certification sous réserve qu'il n'y ait aucun organisme convenablement agréé conformément au présent RTA à cet endroit et que l'organisme sous contrat obtienne et détienne des documents justifiant l'expérience et la licence de cette personne.

Tous ces cas doivent être rapportés à l'ANAC dans un délai de sept jours à compter de la délivrance de cette autorisation de certification. L'organisme de maintenance agréé délivrant l'autorisation de certification unique doit s'assurer qu'un entretien pouvant ainsi affecter la sécurité du vol sera revérifié.

L'organisme de maintenance agréé doit enregistrer tous les détails concernant les personnels de certification et tenir à jour une liste de tous les personnels de certification.

7.8 Éléments d'aéronef, instruments et outillages

a) L'organisme doit:

1. détenir les instruments et outillages spécifiés dans les données d'entretien du 7.9 ou des équivalents vérifiés et répertoriés dans le manuel de l'organisme d'entretien, le cas échéant pour un entretien au jour le

jour dans les limites de son domaine d'agrément, et

2. démontrer qu'il a accès à tous les autres instruments et outillages utilisés uniquement occasionnellement.

b) Les outillages et instruments doivent être contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement. Les enregistrements de ces étalonnages et la norme utilisée doivent être conservés par l'organisme.

c) L'organisme doit examiner, classer et ranger d'une façon appropriée tous les éléments d'aéronef approvisionnés.

7.9 Données d'entretien

L'organisme de maintenance agréé doit détenir et utiliser des données à jour applicables spécifiées dans le 6.1 dans l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et réparations. Dans le cas de données d'entretien fournies par le client, il est nécessaire d'avoir ces données seulement lorsque le travail est en cours.

7.10 Ordres de travaux d'entretien

Avant d'entamer l'entretien, un ordre de travail écrit doit être signé entre l'organisme et le client afin d'établir clairement les travaux d'entretien à effectuer.

7.11 Normes d'entretien

Tout l'entretien doit être effectué conformément aux exigences du présent RTA.

7.12 Certificat de remise en service d'aéronef

A l'issue de tous les travaux d'entretien exigés, un certificat de remise en service d'aéronef doit être délivré conformément au présent RTA.

7.13 Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef

a) À l'issue de tout l'entretien des éléments d'aéronef exigé, un certificat de remise en service des éléments d'aéronef doit être délivré conformément au présent RTA.

7.14 Enregistrements des travaux d'entretien

a) L'organisme de maintenance agréé doit enregistrer tous les détails du travail effectué. Les enregistrements nécessaires pour prouver que toutes les conditions ont été respectées pour la délivrance du certificat de remise en service, y compris les documents du sous-traitant, doivent être conservés.

b) L'organisme de maintenance agréé doit fournir une copie de chaque certificat de remise en service au propriétaire de l'aéronef, ainsi qu'une copie de toute donnée de réparation/ modification spécifique approuvée utilisée pour

les réparations/ modifications effectuées.

c) L'organisme de maintenance agréé doit conserver une copie de tous les enregistrements des travaux d'entretien et de toutes les données d'entretien associées pendant une durée de deux ans à compter de la date de restitution par l'organisme de maintenance agréé de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef concerné par les travaux.

1. Les enregistrements doivent être stockés dans un endroit sûr pour les protéger du feu, des inondations et du vol.

2. Tous les disques, cassettes, etc. de sauvegarde informatique doivent être stockés dans un endroit différent de celui contenant les données de travail dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état.

3. Lorsqu'un organisme de maintenance agréé cesse son activité, tous les enregistrements des entretiens conservés couvrant les deux dernières années doivent être remis au dernier propriétaire ou client de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef respectif ou stockés comme indiqué par l'ANAC.

7.15 Prérogatives de l'organisme

L'organisme peut:

1. effectuer des travaux d'entretien sur tout aéronef et/ou tout élément d'aéronef pour lequel il est agréé, aux lieux précisés sur le certificat d'agrément et dans le manuel;

2. effectuer des travaux d'entretien sur tout aéronef et/ou tout élément d'aéronef pour lequel il est agréé, dans un endroit quelconque, sous réserve que ces travaux d'entretien soient nécessaires uniquement pour rectifier des défauts inopinés;

3. délivrer des certificats d'autorisation de remise en service, à l'issue des travaux d'entretien conformément au 7.12 ou 9.12.

7.16 Bilan organisationnel

Afin de s'assurer que l'organisme de maintenance agréé continue à répondre aux exigences du présent RTA, il doit organiser régulièrement des bilans organisationnels.

7.17 Modifications apportées à l'organisme de maintenance agréé

Afin de permettre à l'ANAC de déterminer si le présent RTA est toujours respecté, l'organisme de maintenance agréé doit l'informer de toute proposition relative aux modifications suivantes, avant que ces modifications n'aient lieu:

- le nom de l'organisme;
- le site de l'organisme;
- d'autres sites où se situe l'organisme;
- le dirigeant responsable;

- l'une des personnes spécifiées dans le paragraphe 7.6 (b);
- les installations, instruments, outils, matériels, procédures, étendue des travaux et personnel de certification qui pourraient affecter l'agrément.

Dans le cas de propositions de changements dans le personnel dont la direction ne serait pas avisée au préalable, ces changements doivent être notifiés le plus rapidement possible.

7.18 Maintien de la validité de l'agrément

a) Un agrément doit être délivré pour une durée de deux renouvelable. Il doit rester valide sous réserve que:

1. l'organisme reste conforme au présent RTA; et

2. l'autorité compétente ait accès à l'organisme pour déterminer si le présent RTA est toujours respecté, et

3. l'agrément ne fasse pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait

b) Après renonciation ou retrait, le certificat d'agrément doit être restitué à l'ANAC.

7.19 Constatations

Les constatations sont classées comme suit :

- Niveau 3B : L'écart identifié constitue une préoccupation de sécurité. Une notification de l'ANAC intervient sous huitaine pour exiger une action corrective immédiate.
- Niveau 3A : Mesure corrective doit être concrétisée durant une période d'un mois.
- Niveau 2 : Mesure corrective doit être concrétisée durant une période de trois mois ;
- Niveau 1 : Mesure corrective doit être prise en charge par le SMS/SMQ mis en place par l'organisme inspecté. Sa concrétisation doit intervenir durant la période de validité du certificat d'agrément ;

A expiration du délai de trois mois, et si la mesure corrective n'est pas concrétisée, l'écart de niveau 2 passe au niveau 3A ou 3B selon l'appréciation de l'ANAC.

Les écarts du niveau trois peuvent avoir comme conséquences : la suspension ou le retrait du certificat ou du document délivré.

b) Après réception d'une notification de constatations, le titulaire de l'agrément d'organisme de maintenance doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'ANAC que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés ci-dessus.

c) L'ANAC prend les mesures nécessaires pour suspendre l'agrément, en totalité ou en partie, en cas de non respect du délai octroyé.

APPENDICE 1 AU CHAPITRE 7 CONDITIONS ET MODALITES D'AGREMENT D'UN ORGANISME DE MAINTENANCE D'AERONEFS

1 Domaine d'application

Le présent chapitre établit les conditions en matière de délivrance et de maintien d'agréments aux organismes pour l'entretien des aéronefs et éléments d'aéronef.

2 Demande

Une demande de délivrance ou de modification d'agrément doit être faite à l'ANAC.

3 Termes de l'agrément

L'organisme doit indiquer dans ses spécifications le domaine d'application pour lequel l'agrément est demandé.

4 Exigences en matière de locaux

L'organisme doit s'assurer que:

a) Les locaux sont adaptés à tous les travaux prévus, assurant en particulier une protection contre les intempéries. Les ateliers et halls spécialisés sont cloisonnés comme il convient pour prévenir toute contamination de l'environnement et de la zone de travail.

1) Pour l'entretien de base des aéronefs, des hangars d'aéronefs sont disponibles et suffisamment grand pour abriter des aéronefs en entretien en base programmé;

2) Pour l'entretien des éléments d'aéronefs, les ateliers d'éléments d'aéronefs sont suffisamment grands pour abriter les éléments d'aéronefs en entretien programmé.

b) Les bureaux sont disponibles pour la gestion du travail programmé référencé au paragraphe a) et les personnels de certification afin qu'ils puissent effectuer leurs tâches désignées de façon à contribuer aux bonnes normes d'entretien des aéronefs.

c) Les conditions de travail, y compris les hangars d'aéronefs, les ateliers d'éléments d'aéronefs et les implantations de bureaux, sont adaptées à la tâche effectuée et en particulier au respect des exigences spécifiques. Sauf impératif lié à l'environnement particulier d'une tâche, les conditions de travail ne doivent pas nuire à l'efficacité du personnel:

1) les températures doivent être maintenues à un niveau tel que le personnel puisse accomplir son travail sans être exagérément incommodé;

2) la poussière et toute autre contamination de l'air sont maintenues à un niveau minimal et il n'est pas permis qu'elles atteignent dans l'environnement de travail un niveau tel qu'une contamination des surfaces de l'aéronef ou de l'élément

d'aéronef soit apparente. Lorsque de la poussière ou toute une autre contamination de l'air entraîne une contamination de surface apparente, tous les systèmes sensibles doivent être protégés de façon étanche jusqu'à ce que des conditions acceptables soient rétablies;

3) l'éclairage est tel qu'il garantit que chaque tâche d'inspection et d'entretien puisse être effectuée correctement;

4) le bruit ne doit pas gêner le personnel pour effectuer ses tâches d'inspection. Dans les lieux où il n'est pas possible de contrôler la source de bruit, ce personnel disposent d'équipements individuels nécessaires pour prévenir toute gêne due à un bruit excessif pendant les tâches d'inspection;

5) si une tâche d'entretien particulière nécessite l'application de conditions d'environnement spécifiques, différentes de ce qui précède, ces conditions sont alors observées. Les conditions spécifiques sont identifiées dans les données d'entretien;

6) les conditions de travail pour l'entretien en ligne sont telles que la tâche d'inspection ou d'entretien particulière puisse être menée à bien sans gêne excessive. Il s'ensuit donc que si les conditions de travail se détériorent à un niveau inacceptable de température, d'humidité, de grêle, de givre, de neige, de vent, de lumière, de poussière ou toute autre contamination de l'air, les tâches d'inspection ou d'entretien particulières doivent être suspendues jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient rétablies.

d) Des installations de stockage sûrs sont fournies pour les pièces, les équipements, les outillages et les matériels. Les conditions de stockage doivent assurer l'isolation des équipements et matériels d'aéronef en état de fonctionnement, et des matériels, équipements et outillages inutilisables. Les conditions de stockage sont conformes aux instructions des fabricants pour éviter la détérioration et l'endommagement des éléments stockés. L'accès aux locaux de stockage est limité au personnel habilité.

5 Exigences en matière de personnel

a) L'organisme doit désigner un dirigeant responsable qui a les pouvoirs statutaires pour s'assurer que tout l'entretien exigé par le client peut être financé et effectué selon la norme exigée par le présent chapitre. Le dirigeant responsable doit:

1) s'assurer que toutes les ressources nécessaires sont disponibles pour effectuer l'entretien;

2) établir et promouvoir la politique de sécurité et de qualité;

3) démontrer qu'il a une vision d’ensemble.

b) L'organisme doit nommer une personne ou un groupe de personnes; il lui incombera entre autres de s'assurer que l'organisme satisfait aux exigences du présent chapitre. Cette ou ces personnes doivent en dernier ressort rendre compte au dirigeant responsable.

1) La ou les personnes désignée(s) doit/doivent représenter la structure de gestion de l'entretien au sein de l'organisme et être responsable(s) de toutes les fonctions précisées dans Le présent chapitre.

2) La ou les personnes désignée(s) doit/doivent être identifiée(s) et leurs cursus soumis sous une forme et selon une procédure établies par l'ANAC.

3) La ou les personnes désignée(s) doit/doivent pouvoir démontrer avoir des connaissances appropriées, un passé et une expérience satisfaisante dans le domaine de l'entretien d'aéronefs/d'éléments d'aéronef et démontrer une connaissance pratique de Le présent chapitre.

4) Les procédures doivent clairement indiquer qui supplée toute personne particulière dans le cas d'une absence de longue durée de ladite personne.

c) Le dirigeant responsable selon le paragraphe (a) doit nommer une personne chargée de contrôler le système qualité, y compris le système de retour d'information associé. La personne nommée doit pouvoir accéder directement au dirigeant responsable afin de s'assurer que le dirigeant responsable est correctement tenu informé des problèmes de qualité et de conformité.

d) L'organisme de maintenance agréé doit employer un personnel suffisant pour planifier, effectuer, surveiller et contrôler les travaux conformément à l'agrément.

De plus, l'organisme doit avoir une procédure pour réévaluer le travail devant être effectué lorsque la disponibilité réelle du personnel est moindre que le niveau prévu de la dotation en personnel pour toute période de travail spécifique.

e) L'organisme doit établir et contrôler la compétence du personnel impliqué dans toute activité d'entretien, gestion et/ou audit de qualité suivant une procédure et une norme approuvées par l'ANAC. En plus de l'expertise nécessaire pour exercer la fonction, les compétences doivent inclure la compréhension pratique des questions de facteurs humains et de performances humaines appropriées aux fonctions des personnes dans l'organisme. «Les facteurs humains» désignent les principes qui s'appliquent à la conception aéronautique, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui cherchent à établir une interface sûre entre la composante humaine et celles d'autres systèmes par la prise en considération de manière appropriée

des performances humaines. «Les performances humaines» désignent les capacités et limites humaines qui ont un impact sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

f) L'organisme doit s'assurer que le personnel qui effectue et/ou contrôle un test non-destructif de maintien de la navigabilité des structures et/ou éléments de l'aéronef, est convenablement qualifié pour le test non-destructif spécifique.
Le personnel qui effectue toute autre tâche spécialisée doit être convenablement qualifié conformément aux normes reconnues officiellement.

Par dérogation au présent paragraphe, ces personnels spécifiés dans les paragraphes g) et h) (1) et h) (2), qualifié dans la catégorie B1, peut effectuer et/ou contrôler des essais par ressuage du contraste des couleurs.

g) Tout organisme entretenant des aéronefs, sauf indication contraire dans le paragraphe j), doit, dans le cas d'entretien en ligne des aéronefs, avoir du personnel possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1 et B2.

De plus, ces organismes peuvent également utiliser du personnel de certification formé aux tâches de manière appropriée et appartenant à la catégorie A pour effectuer un entretien en ligne mineur programmé et une rectification simple de défaut.

La disponibilité de personnel de catégorie A ne doit pas remplacer le besoin de personnel de certification des catégories B1 et B2 pour soutenir le personnel de certification de catégorie A. Cependant, le personnel des catégories B1 et B2 ne doit pas nécessairement être toujours présent à l'escale durant un entretien en ligne mineur programmé ou une rectification simple de défaut.

h) Tout organisme entretenant des aéronefs, sauf indication contraire dans le paragraphe j) doit:

1) dans le cas d'entretien en base d'aéronefs lourds, avoir un personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant à la catégorie C. De plus, l'organisme doit avoir des personnels suffisants possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1 et B2 pour soutenir le personnel de certification de catégorie C.

i) Les personnels de soutien des catégories B1 et B2 doivent s'assurer que toutes les tâches ou inspections pertinentes ont été effectuées selon la norme requise avant que le personnel de certification de catégorie C délivre le certificat de remise en service.

ii) L'organisme doit tenir un registre de tous les personnels de soutien des catégories B1 et B2.

iii) Le personnel de certification de catégorie C doit s'assurer de la

conformité au paragraphe i) et que tout le travail demandé par le client a été réalisé au cours de la vérification d'entretien en base spécifique ou dans l'ensemble des tâches, et doit également évaluer l'impact de tout travail non effectué en vue d'exiger sa réalisation ou de s'entendre avec l'exploitant pour reporter ce travail lors d'une autre vérification spécifique ou échéance calendaire.

2) dans le cas d'entretien en base d'aéronefs autres que les aéronefs lourds, avoir

i) un personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1 et B2 ou

ii) un personnel de certification possédant la qualification de type appartenant à la catégorie C assisté de personnel des catégories B1 et B2 conformément au paragraphe 1.

i) Le personnel de certification des éléments d'aéronef doit se conformer à la réglementation.

j) Par dérogation aux paragraphes g) et h), l'organisme peut utiliser du personnel de certification qualifié conformément aux dispositions suivantes:

1) Pour des installations d'un organisme situées en-dehors du territoire de la Mauritanie, le personnel de certification peut être qualifié conformément aux réglementations aéronautiques nationales de l'État dans lequel l'installation de l'organisme est immatriculée.

2) Pour un entretien en ligne effectué à une escale d'un organisme qui est situé en-dehors du territoire de la Mauritanie, le personnel de certification peut être qualifié conformément aux réglementations aéronautiques nationales de l'État dans lequel l'escale est basée.

3) Pour une consigne de navigabilité pré-vol répétitive qui atteste de façon spécifique que l'équipage peut exécuter cette consigne de navigabilité, l'organisme peut délivrer une habilitation de certification limitée au commandant de bord et/ou au mécanicien navigant sur la base de la licence détenue par l'équipage. Cependant, l'organisme doit vérifier qu'une formation pratique suffisante a été dispensée afin de s'assurer que le commandant de bord et le mécanicien navigant de cet aéronef peuvent appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise.

4) Dans le cas d'un aéronef fonctionnant en-dehors d'un endroit soutenu, l'organisme peut délivrer une habilitation de certification limitée au commandant de bord et/ou au mécanicien navigant sous réserve que l'équipage soit titulaire d'une licence, et qu'il ait été reconnu qu'une formation pratique suffisante a été dispensée afin de s'assurer que le commandant de bord et le mécanicien navigant de cet aéronef

peuvent appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise. Les dispositions du présent paragraphe doivent être détaillées dans des spécifications de procédure.

5) Dans les cas imprévus suivants, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol à un endroit autre que la base principale où aucun personnel de certification approprié n'est disponible, l'organisme chargé par contrat d'assurer l'entretien peut délivrer une habilitation de certification unique:

i) à l'un de ses employés titulaire d'une autorisation de type équivalente sur aéronefs de même technologie, construction et systèmes, ou

ii) à toute personne ayant au moins 5 années d'expérience en matière d'entretien et titulaire d'une licence d'entretien aéronef OACI valide correspondante au type d'aéronef nécessitant une certification sous réserve qu'il n'y ait aucun organisme convenablement agréé conformément au présent chapitre à cet endroit et que l'organisme sous contrat obtienne et détienne des documents justifiant l'expérience et la licence de cette personne.
Tous ces cas spécifiés dans le présent sous-paragraphe doivent être rapportés à l'ANAC dans un délai de sept jours à compter de la délivrance de cette habilitation de certification. L'organisme délivrant l'habilitation unique doit s'assurer qu'un tel entretien pouvant affecter la sécurité du vol soit revérifié par un organisme convenablement agréé.

6 Personnels de certification et personnels de soutien des catégories B1 et B2

a) En plus des conditions propres au (g) et (h), l'organisme doit s'assurer que les personnels de certification et les personnels de soutien des catégories B1 et B2 ont une connaissance adéquate des aéronefs et/ou éléments d'aéronef correspondants devant être entretenus ainsi que des procédures d'organismes associées. Dans le cas des personnels de certification, cela doit précéder la délivrance ou la ré-délivrance de l'habilitation de certification.
Les «personnels de soutien des catégories B1 et B2» désignent les personnels des catégories B1 et B2 dans l'environnement de l'entretien en base qui n'ont pas nécessairement une prérogative de certification. «Aéronefs et/ou éléments correspondants», désignent les aéronefs ou éléments d'aéronef spécifiés dans l'habilitation de certification particulière. «Habilitation de certification» désigne l'habilitation délivrée aux personnels de certification par l'organisme et qui spécifie qu'ils peuvent signer des certificats d'autorisation de remise en service dans les limites définies par cette habilitation au nom de l'organisme agréé.

b) Excepté les cas visés au (j), l'organisme peut uniquement délivrer une habilitation de certification aux personnels de certification appartenant aux catégories et sous-catégories de base et ayant toute qualification de type listée sur la licence d'entretien d'aéronef, sous réserve que la licence reste valide pendant toute la période de validité de l'habilitation.

c) L'organisme doit s'assurer que tous les personnels de certification et les personnels de soutien des catégories B1 et B2 ont pratiqué réellement l'entretien approprié d'aéronef ou d'éléments d'aéronef avec au moins six mois d'expérience au cours d'une période de deux années consécutives. Aux fins du présent paragraphe, l'expression «ont pratiqué réellement l'entretien approprié d'aéronef ou d'éléments d'aéronef» signifie que la personne a travaillé dans un environnement d'entretien d'aéronef ou d'élément d'aéronef et a soit exercé les prérogatives de l'habilitation de certification et/ou effectué un entretien sur au moins quelques-uns des systèmes de types d'aéronefs spécifiés dans l'habilitation de certification spécifique.

d) L'organisme doit s'assurer que tous les personnels de certification et les personnels de soutien des catégories B1 et B2 reçoivent une formation continue suffisante au cours de chaque période de deux ans pour s'assurer que ces personnels ont des connaissances à jour concernant les questions correspondantes en matière de technologie, procédures d'organisme et facteurs humains.

e) L'organisme doit établir un programme de formation continue pour les personnels de certification et les personnels de soutien des catégories B1 et B2, comprenant une procédure pour s'assurer que les dispositions du règlement sont respectées pour la délivrance des habilitations de certification aux personnels de certification conformément au présent chapitre.

f) Excepté lorsque les cas imprévus au (j) (5) s'appliquent, l'organisme doit évaluer tous les personnels de certification potentiels au niveau de leurs compétences, leur qualification et capacité à effectuer leurs tâches de certification potentielles conformément à une procédure telle que précisée dans les spécifications avant la délivrance ou la re-délivrance d'une habilitation de certification.

g) Lorsque les conditions des paragraphes a), b), d), f) et, le cas échéant, du paragraphe c) ont été remplies par les personnels de certification, l'organisme doit délivrer une habilitation de certification qui spécifie clairement le domaine d'application et les limites de cette habilitation. Le maintien de la validité de l'habilitation de certification dépend du maintien de la conformité aux paragraphes a), b), d), et le cas échéant, le paragraphe c). h)

L'habilitation de certification doit être rédigée dans un style qui fait apparaître clairement le domaine d'application aux personnels de certification et à toute personne habilitée pouvant exiger de contrôler l'habilitation. Lorsque des codes sont utilisés pour définir le domaine d'application, l'organisme doit fournir une traduction des codes rapidement utilisable. «Personne habilitée» désignée par l'ANAC qui a la responsabilité de contrôler les aéronefs ou éléments d'aéronef entretenus.

i) La personne responsable du système qualité doit également rester responsable, au nom de l'organisme, de la délivrance des habilitations de certification aux personnels de certification. Cette personne peut nommer d'autres personnes pour délivrer ou retirer les habilitations de certification conformément à une procédure telle qu'indiquée dans les spécifications.

j) L'organisme doit conserver un dossier de tous les personnels de certification et les personnels de soutien des catégories B1 et B2.

Les dossiers des personnels doivent contenir:

1) les détails de toute licence d'entretien aéronef détenue conformément à la RTA1 PEL;

2) toutes les formations appropriées effectuées;

3) le domaine d'application des habilitations de certification délivrées, le cas échéant, et

4) des renseignements sur les personnels ayant des habilitations de certification limitées ou uniques.

L'organisme doit conserver les dossiers pendant au moins deux ans après que les personnels de certification et les personnels de soutien des catégories B1 et B2 ont cessé de travailler avec l'organisme ou dès que l'habilitation a été retirée. De plus, sur demande, l'organisme de maintenance doit fournir aux personnels de certification une copie de leurs dossiers lorsqu'ils quittent l'organisme.

Les personnels de certification doivent avoir accès sur demande à leurs dossiers personnels, comme indiqué ci-dessus.

k) L'organisme doit fournir aux personnels de certification une copie de leur habilitation de certification soit sous format papier soit sous format électronique.

l) Les personnels de certification doivent présenter leur habilitation de certification à toute personne habilitée dans les 24 heures.

m) L'âge minimum pour des personnels de certification et des personnels de soutien des catégories B1 et B2 est de 21 ans.

7 Instruments, outillages et matériels

a) L'organisme doit disposer des instruments, outillages et matériels nécessaires et les utiliser pour effectuer les travaux entrant dans le cadre de l'agrément.

1) Lorsque le fabricant spécifie un outil ou un équipement particulier, l'organisme doit utiliser cet outil ou équipement, à moins que des procédures approuvées par l'ANAC et précisées dans les spécifications permettent l'utilisation d'un outillage ou équipement alternatif.

2) Les équipements et outils doivent être disponibles en permanence, excepté dans le cas d'un outil ou équipement qui est utilisé si rarement que sa disponibilité permanente n'est pas nécessaire. Ces cas doivent être détaillés dans une procédure de spécifications.

3) Un organisme agréé pour un entretien en base doit avoir des plates-formes de travail et des instruments d'accès à l'aéronef suffisants afin que l'aéronef puisse être correctement inspecté.

b) L'organisme doit s'assurer que tous les outillages, instruments, et en particulier les instruments de mesure et de contrôle, selon le cas, sont contrôlés et étalonnés suivant une norme reconnue officiellement et à une périodicité propre à garantir le bon fonctionnement et la précision. Les enregistrements de ces étalonnages et la traçabilité selon la norme utilisée doivent être conservés par l'organisme.

8.- Acceptation des éléments d'aéronefs

a) Tous les éléments d'aéronef doivent être classés et disposés de manière appropriée dans les catégories suivantes:

1) Éléments d'aéronef qui sont dans un état satisfaisant et remis en service sur un aéronef.

2) Éléments d'aéronefs inaptes au service qui doivent être entretenus conformément à cette section.

3) Éléments d'aéronef non récupérables qui sont classés

4) Les pièces standards utilisées sur un aéronef, un moteur, une hélice ou tout autre élément lorsqu'elles sont spécifiées dans le catalogue des pièces illustrées du fabricant et/ou dans les données d'entretien.

5) Les matières premières et consommables utilisés au cours de l'entretien lorsque l'organisme s'est assuré que les matières répondent aux spécifications exigées et ont une traçabilité appropriée. Toutes les matières doivent être accompagnées d'une documentation spécifique et contenant une déclaration de conformité aux spécifications ainsi que l'origine du fabricant et du fournisseur.

b) Avant d'installer un élément d'aéronef, l'organisme doit s'assurer que l'admissibilité de l'élément spécifique lui permet d'être monté lorsque différentes normes de modifications et/ou de consignes de navigabilité peuvent être applicables.

c) L'organisme peut fabriquer une gamme limitée de pièces utilisables dans un programme de travail en cours dans ses propres installations sous réserve que des procédures soient identifiées dans les spécifications.

d) Les éléments d'aéronefs qui ont atteint leur limite de vie certifiée ou qui contiennent un défaut non réparable doivent être classés comme irrécupérables et ne seront pas autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en éléments, à moins que les limites de vie certifiées n'aient été prolongées ou qu'une solution de réparation n'ait été autorisée.

9.- Données d'entretien

a) L'organisme doit détenir et utiliser des données d'entretien à jour applicables dans l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et les réparations.
«Applicable» signifie approprié à tout aéronef, élément ou processus spécifié dans le programme des qualifications de type d'agrément de l'organisme et dans toute liste d'habilitation associée.
Dans le cas de données d'entretien fournies par un exploitant ou un client, l'organisme doit détenir ces données lorsque le travail est en cours.

b) Aux fins du présent chapitre, les données d'entretien applicables désignent:

1) Toute exigence, procédure, consigne opérationnelle ou information applicable délivrée par l'autorité responsable du contrôle de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef;

2) Toute consigne de navigabilité applicable délivrée par l'autorité responsable du contrôle de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef;

3) Les instructions de maintien de navigabilité délivrées par les détenteurs de certificat de type, les détenteurs de certificat de type supplémentaire, tout autre organisme prévu pour publier ces données et dans le cas d'aéronefs ou d'éléments d'aéronef de pays tiers les données de navigabilité prescrites par l'autorité responsable du contrôle de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef;

4) Toute norme applicable, ***telle que mais pas limitée à,*** des pratiques courantes d'entretien reconnues par l'ANAC comme de bonnes normes pour l'entretien;

5) Toute donnée applicable conformément au paragraphe d).

c) L'organisme doit établir des procédures pour s'assurer que toute procédure, pratique, information ou

instruction d'entretien contenue dans les données d'entretien utilisées par le personnel d'entretien qui s'avère être imprécise, incomplète ou ambiguë, est enregistrée et notifiée à l'auteur des données d'entretien.

d) L'organisme peut seulement modifier des instructions d'entretien conformément à une procédure précisée dans les spécifications de l'organisme de maintenance.
Concernant ces changements, l'organisme doit démontrer qu'ils se traduisent par des normes d'entretien équivalentes ou améliorées et doit informer le titulaire du certificat de type de ces changements. Aux fins du présent paragraphe, les «instructions d'entretien» désignent les instructions sur la manière d'effectuer la tâche d'entretien spécifique; elles excluent la conception technique des réparations et modifications.

e) L'organisme doit fournir un système de cartes ou de formulaires de travail commun permettant d'être utilisé dans toutes les parties appropriées de l'organisme.

De plus, l'organisme doit soit transcrire précisément les données d'entretien contenues dans les paragraphes b) et d) concernant ces cartes ou formulaires de travail ou faire précisément référence à la ou les tâche(s) d'entretien spécifique(s) contenue(s) dans ces données d'entretien. Les cartes ou formulaires de travail peuvent être établis sur ordinateur et figurer dans une base de données électronique soumise à la fois à des sauvegardes appropriées contre toute modification non autorisée et une base de données électronique de sauvegarde qui doit être mise à jour dans les 24 heures de toute entrée apportée à la base de données électronique principale. Les tâches d'entretien complexes doivent être transcrites sur les cartes ou formulaires de travail et sous-divisées en étapes bien définies pour assurer un enregistrement de la réalisation de l'intégralité de la tâche d'entretien.

Lorsque l'organisme fournit un service d'entretien à un exploitant d'aéronef qui exige que son système de cartes de travail soit utilisé, ce système de cartes de travail peut alors être utilisé. Dans ce cas, l'organisme doit établir une procédure pour s'assurer que les cartes de travail des exploitants d'aéronef sont correctement remplies.

f) l'organisme doit s'assurer que toutes les données d'entretien applicables sont utilisables immédiatement lorsque le personnel d'entretien en a besoin.

g) l'organisme doit établir une procédure destinée à garantir que les données d'entretien qu'il contrôle sont mises à jour. Dans le cas de données d'entretien contrôlées et fournies par un exploitant/client, l'organisme doit pouvoir démontrer soit qu'il a une confirmation écrite de l'exploitant/du client attestant que

ces données d'entretien sont à jour ou qu'il a des ordres de travaux spécifiant le statut des amendements des données d'entretien à utiliser ou il peut démontrer qu'elles sont sur la liste des amendements aux données d'entretien fournis par l'exploitant/client.

10.- Planification de la production

a) L'organisme doit avoir un système adapté à la quantité et à la complexité du travail pour planifier la disponibilité de tous les personnels, outillages, instruments, matériels, données d'entretien et installations nécessaires afin de s'assurer que le travail d'entretien est réalisé en toute sécurité.

b) La planification des tâches d'entretien ainsi que l'organisation des équipes, doivent tenir compte des limites des performances humaines.

c) Lorsqu'il est nécessaire de transmettre la poursuite ou l'achèvement des tâches d'entretien pour des raisons de changement d'équipe ou relève de personnel, les informations correspondantes doivent être communiquées de manière appropriée entre le personnel sortant et le personnel entrant.

11.- Attestation des travaux d'entretien

a) Un certificat de remise en service doit être délivré par le personnel de certification habilité approprié pour le compte de l'organisme lorsqu'il a été vérifié que tout l'entretien commandé a été correctement effectué par l'organisme en tenant compte de la disponibilité et de l'utilisation de données d'entretien spécifiées dans le et qu'il n'y a pas de non conformités connues qui portent gravement atteinte à la sécurité du vol.

b) Un certificat de remise en service doit être délivré avant le vol à l'issue de tout ensemble de travaux d'entretien.

c) Les nouveaux défauts ou ordres de travaux d'entretien incomplets identifiés au cours de l'entretien ci-dessus doivent être portés à l'attention de l'exploitant de l'aéronef dans le but spécifique d'obtenir l'agrément pour rectifier ces défauts ou de compléter les éléments manquants de l'ordre de travaux d'entretien.
Dans le cas où l'exploitant de l'aéronef refuse que cet entretien soit effectué conformément au présent paragraphe, le paragraphe e) est applicable.

d) Un certificat de remise en service doit être délivré à l'issue de tout entretien effectué sur un élément déposé de l'aéronef. La marque de l'agrément de navigabilité ou du certificat d'autorisation de mise en service constitue le certificat de remise en service des éléments d'aéronef.

e) Par dérogation au paragraphe a), lorsque l'organisme ne peut pas achever tout l'entretien commandé, il peut délivrer un certificat de remise en service dans les limitations d'aéronef agréées. L'organisme doit mentionner cette situation sur le certificat de remise en service de l'aéronef avant la délivrance de ce certificat.

f) Par dérogation au paragraphe a) , lorsqu'un aéronef est interdit de vol à un endroit autre que l'escale principale ou la base d'entretien principale en raison de la non disponibilité d'un élément avec le certificat de remise en service approprié, il est permis de monter temporairement un élément sans le certificat de remise en service approprié pour un maximum de 30 heures de vol ou jusqu'à ce que l'aéronef retourne à l'escale principale ou à la base d'entretien principale, selon que l'une ou l'autre circonstance se produira la première, selon l'agrément d'exploitant de l'aéronef et le dit élément ayant un certificat de remise en service approprié mais sinon conformément à toutes les exigences d'entretien et opérationnelles applicables. Ces éléments doivent être déposés avant la fin de la période prescrite ci-dessus à moins qu'un certificat de remise en service approprié n'ait été obtenu dans le même temps.

12.- Enregistrements des travaux d'entretien

a) L'organisme doit enregistrer tous les détails des travaux d'entretien effectués.
Au minimum, l'organisme doit conserver des enregistrements nécessaires pour prouver que toutes les exigences ont été respectées pour la délivrance du certificat de remise en service, y compris les documents de sortie du sous-traitant.

b) L'organisme doit fournir une copie de chaque certificat de remise en service à l'exploitant de l'aéronef, ainsi qu'une copie de toute donnée de réparation/ modification spécifique approuvée utilisée pour les réparations/modifications effectuées.

c) L'organisme doit conserver une copie de tous les enregistrements d'entretien détaillés et de toutes les données d'entretien associées pendant une durée de deux ans à compter de la date de restitution par l'organisme de maintenance agréé de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef concerné par les travaux.

1) Les enregistrements conformément au présent paragraphe doivent être stockés dans un endroit sûr pour les protéger du feu, des inondations et du vol.

2) Tous les disques, cassettes, etc. de sauvegarde informatique doivent être stockés dans un endroit différent de celui contenant les disques,

cassettes, etc. de travail, dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état.

3) Lorsqu'un organisme agréé conformément au présent chapitre cesse son activité d'exploitation, tous les enregistrements des entretiens conservés couvrant les deux dernières années doivent être remis au nouveau propriétaire de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef respectif ou doivent être archivés comme spécifié par l'ANAC.

13.- Compte-rendu d'événements

a) L'organisme doit rapporter à l'ANAC et l'organisme responsable de la conception de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef toute état de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef constaté par l'organisme qui provoqué ou peut provoquer une condition qui porte gravement atteinte à la sécurité du vol.

b) L'organisme doit établir un système de comptes-rendus d'événements interne tel que détaillé dans les spécifications permettant de recueillir et d'évaluer ces comptes-rendus, y compris d'évaluer et d'extraire les événements à rapporter conformément au paragraphe a). Cette procédure doit identifier les tendances négatives, les actions correctives entreprises ou à entreprendre par l'organisme pour signaler des déficiences et inclure une évaluation de toutes les informations pertinentes connues relatives à ces événements et une méthode pour faire circuler les informations si nécessaire.

c) L'organisme doit faire ces comptes-rendus sous une forme et selon une procédure établies par l'ANAC et s'assurer qu'ils contiennent toutes les informations pertinentes relatives à l'état et aux constats d'évaluation connus de l'organisme.

d) Lorsque l'organisme est contracté par un exploitant commercial pour effectuer l'entretien, l'organisme doit également rapporter à l'exploitant tout état affectant l'aéronef ou un élément de l'aéronef de l'exploitant.

e) L'organisme doit produire et soumettre ces comptes-rendus dès que possible, et en tout état de cause dans les 72 heures après que l'organisme a identifié l'état faisant l'objet du rapport.

14.- Politique de sécurité et de qualité, procédure d'entretien et système qualité

a) L'organisme doit mettre en place une politique de sécurité et de qualité à inclure dans les spécifications.

b) L'organisme doit établir des procédures acceptées par l'ANAC en tenant compte des facteurs humains et des performances humaines pour garantir de bonnes techniques d'entretien et la conformité du présent chapitre qui doit inclure un ordre ou contrat de travaux clair de

sorte que l'aéronef et les éléments d'aéronef puissent être remis en service

1) Les procédures d'entretien conformes.

2) Les procédures d'entretien établies ou à établir par l'organisme conformément au présent paragraphe doivent couvrir tous les aspects de la réalisation de l'activité d'entretien, y compris la disposition et le contrôle de services spécialisés et établir les normes par rapport auxquelles l'organisme travaillera.

3) Concernant l'entretien en ligne et en base de l'aéronef, l'organisme doit établir des procédures pour minimiser le risque de multiplier des erreurs et de saisir des erreurs sur des systèmes critiques, et de s'assurer que personne ne doit effectuer et vérifier des tâches relatives à l'entretien impliquant un élément de dépose/repose de plusieurs éléments du même type montés sur plus d'un système sur le même aéronef au cours d'une vérification d'entretien spécifique. Cependant, lorsqu'une seule personne est disponible pour effectuer ces tâches, alors la carte de travail de l'organisme doit inclure une étape supplémentaire pour la réinspection du travail par cette personne à l'issue de la réalisation de toutes les tâches identiques.

4) Les procédures de maintenance sont établies de sorte à garantir que le dommage est évalué et que les modifications et réparations sont entreprises selon les données approuvées par l'ANAC ou par un organisme de conception agréé Partie 21, selon le cas.

c) L'organisme doit mettre au point un système de qualité incluant:

1) Des audits indépendants afin de contrôler la conformité aux normes exigées de l'aéronef/des éléments d'aéronef et l'adéquation des procédures pour s'assurer que ces procédures évoquent de bonnes techniques d'entretien et la navigabilité de l'aéronef/des élément d'aéronef. Dans les plus petits organismes, l'audit indépendant, qui fait partie du système qualité, peut être sous-traité à un autre organisme agréé conformément au présent chapitre ou à une personne ayant des connaissances techniques appropriées et une expérience des audits satisfaisante prouvée, et
2) Un système de comptes-rendus des retours d'information qualité à la personne ou au groupe de personnes spécifié et en dernier lieu au dirigeant responsable permettant de garantir qu'une action corrective est entreprise correctement et au moment opportun suite aux comptes-rendus résultant d'audits indépendants établis pour répondre au paragraphe 1.

15.- Manuel des spécifications de l'organisme de maintenance (MOE)

a) Le «Manuel des spécifications d'organisme de maintenance» désigne le(s) document(s) contenant les informations spécifiant le domaine d'application pour lequel l'agrément est demandé et montrant comment l'organisme compte respecter le présent chapitre. L'organisme doit fournir à l'ANAC le manuel des spécifications d'organisme de maintenance, contenant les informations suivantes:

1) Une attestation signée par le dirigeant responsable confirmant que le manuel des spécifications d'organisme de maintenance et tous les manuels associés qui définissent la conformité de l'organisme au présent chapitre seront en permanence respectés. Lorsque le dirigeant responsable n'est pas le président de l'organisme, ce président de l'organisme contresigne l'attestation.

2) la politique de sécurité et de qualité de l'organisme telle que spécifiée par;

3) les titres et noms des personnes;

4) les tâches et les responsabilités des personnes (b), y compris les sujets qu'ils peuvent directement traiter avec l'ANAC au nom de l'organisme;

5) un organigramme montrant les chaînes de responsabilités associées entre les personnes;

6) une liste des personnels de certification et des personnels de soutien B1 et B2;

7) une description générale des ressources humaines;

8) une description générale des installations situées à chaque adresse spécifiée sur le certificat d'agrément d'organisme;

9) une description générale du domaine d'application de l'organisme dans le cadre de l'agrément;

10) la procédure de notification pour des changements d'organisation;

11) la procédure de modification du manuel des spécifications d'organisme de maintenance;

12) les procédures et le système qualité établis par l'organisme.

13) le cas échéant, une liste des exploitants commerciaux pour lesquels l'organisme fournit un service d'entretien d'aéronef;

14) le cas échéant, une liste des organismes sous-traitants;

15) le cas échéant, une liste des escales;

16) le cas échéant, une liste des organismes contractants.

b) Les spécifications doivent être approuvées si nécessaire pour conserver une description à jour de l'organisme. Les spécifications et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'ANAC.

c) Nonobstant le paragraphe b), des amendements mineurs aux spécifications peuvent être approuvés selon une procédure (ci-après nommé agrément indirect).
17) Table des matières.

16.- Prérogatives de l'organisme

Conformément aux spécifications, l'organisme doit être habilité à effectuer les tâches suivantes:

a) Entretenir tout aéronef et/ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, aux lieux précisés sur le certificat d'agrément et dans les spécifications.

b) Mettre en œuvre l'entretien de tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, auprès d'un autre organisme soumis au système qualité de l'organisme.
Cela fait référence au travail effectué par un organisme qui n'est lui même pas agréé de manière appropriée pour effectuer cet entretien conformément au présent chapitre et qui est limité au domaine d'application permis par les procédures. Ce domaine d'application ne doit pas inclure la vérification d'entretien en base d'un aéronef ou la vérification complète d'entretien d'atelier ou la révision générale d'un moteur ou d'un module de motorisation;

c) Entretenir tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, dans un endroit quelconque, sous réserve que la nécessité d'un tel entretien découle soit de l'inaptitude en vol de l'aéronef, soit du besoin d'effectuer un entretien en ligne occasionnel, conformément aux conditions citées dans les spécifications;

d) Entretenir tout aéronef et/ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, en un lieu identifié comme une station d'entretien en ligne, capable d'effectuer de l'entretien mineur et uniquement si les spécifications de l'organisme autorise cette activité et contient la liste de ces lieux;

e) Délivrer des certificats d'autorisation de remise en service relatifs à l'exécution de l'entretien.

17.- Limitations de l'organisme

L'organisme est autorisé à entretenir un aéronef ou un élément d'aéronef pour lequel il est agréé uniquement lorsque l'ensemble des installations, instruments, outillages, matériels, données techniques et personnels de certification nécessaires, sont disponibles.

18.- Modifications de l'organisme

L'organisme doit notifier à l'ANAC toute proposition de modifications suivantes avant que ces modifications n'aient lieu pour permettre à l'ANAC de déterminer le maintien de la conformité au présent chapitre et pour amender, si nécessaire, le certificat d'agrément, excepté dans le cas de propositions de modifications dans le personnel dont la direction ne serait pas avisée au préalable, ces modifications doivent être notifiées le plus rapidement possible:

1) le nom de l'organisme;

2) le site principal de l'organisme;

3) d'autres sites où se situe l'organisme;

4) le dirigeant responsable;

5) une des personnes nommées);

6) les installations, instruments, outils, matériels, procédures, domaine d'application ou personnels de certification qui pourraient affecter l'agrément.

19.- Maintien de la validité

a) Un agrément doit être délivré pour une durée de deux ans renouvelable. Il doit rester valide sous réserve que:

1) l'organisme continue à respecter Le présent chapitre, conformément aux dispositions relatives au traitement des constatations tel que spécifié et

2) l'ANAC ait accès à l'organisme pour déterminer si le présent chapitre est toujours respectée, et

3) le certificat ne fasse pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait.

b) Après renonciation ou retrait, l'agrément doit être restitué à l'ANAC.

20. Constatations

Les constatations sont classées comme suit :

- Niveau 3B : L'écart identifié constitue une préoccupation de sécurité. Une notification de l'ANAC intervient sous huitaine pour exiger une action corrective immédiate.
- Niveau 3A : Mesure corrective doit être concrétisée durant une période d'un mois.
- Niveau 2 : Mesure corrective doit être concrétisée durant une période de trois mois ;
- Niveau 1 : Mesure corrective doit être prise en charge par le SMS/SMQ mis en place par l'organisme inspecté. Sa concrétisation doit intervenir durant la période de validité du certificat d'agrément ;

A expiration du délai de trois mois, et si la mesure corrective n'est pas

concrétisée, l'écart de niveau 2 passe au niveau 3A ou 3B selon l'appréciation de l'ANAC.

Les écarts du niveau trois peuvent avoir comme conséquences : la suspension ou le retrait du certificat ou du document délivré.

b) Après réception d'une notification de constatations, le titulaire de l'agrément d'organisme de maintenance doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'ANAC que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés ci-dessus.

c) L'ANAC prend les mesures nécessaires pour suspendre l'agrément, en totalité ou en partie, en cas de non respect du délai octroyé.

21.- Prolongation d'un agrément

La prolongation d'un agrément doit être contrôlée conformément au processus d'«agrément initial» de plus:

1) L'ANAC doit conserver et tenir à jour un programme listant les organismes d'entretien agréés sous sa supervision, les dates auxquelles ont lieu les visites d'audit et quand ces visites sont effectuées.

2) Chaque organisme doit être entièrement contrôlé pour vérifier s'il est conforme à des périodes ne dépassant pas 24 mois.

3) Une réunion avec le dirigeant responsable doit être convenu au moins une fois tous les 24 mois pour s'assurer qu'il/elle reste informé(e) de problèmes significatifs détectés au cours des audits.

22.- Changements

1) L'ANAC doit recevoir une notification de l'organisme pour tout changement proposé.

L'ANAC doit être conforme aux éléments applicables des paragraphes du processus initial pour tout changement dans l'organisme.

2) L'ANAC peut prescrire les conditions sous lesquelles un organisme peut travailler pendant ces changements à moins qu'elle détermine que l'agrément ne devrait être suspendu

23.- Amendements au manuel des spécifications d'organisme de maintenance

1) Dans le cas d'agrément direct des amendements des spécifications, l'ANAC doit vérifier que les procédures spécifiées dans les spécifications sont en conformité avant de notifier officiellement l'agrément à l'organisme agréé.

2) Dans le cas d'agrément indirect des amendements des spécifications, l'ANAC doit s'assurer qu'il a un contrôle adéquate sur l'agrément de tous les amendements des spécifications.

24.- Retrait, suspension et limitation d'agrément

L'ANAC doit:

a) suspendre un agrément sur des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité, ou

b) suspendre, retirer ou limiter un agrément conformément au 20. c).

25.- Archivage

1) L'ANAC établit un système d'archivage, avec un minimum de critère de rétention, permettant une traçabilité appropriée du processus pour délivrer, prolonger, modifier, suspendre ou retirer agrément d'organisme individuel.

2) Les enregistrements doivent inclure au minimum:

a) la demande d'agrément de l'organisme, y compris la prolongation de cet agrément;

b) le programme du maintien du contrôle de l'ANAC incluant tous les enregistrements des audits;

c) le certificat d'agrément d'organisme incluant tous les changements apportés à cet agrément;

d) une copie du programme des audits répertoriant les dates auxquelles les audits sont prévus et quand les audits ont été effectués;

e) des copies de tous les courriers officiels, y compris le Formulaire 4 ou équivalent;

f) les détails de toutes les dérogations et actions d'application;

g) tous les autres formulaires de compte-rendu des audits de l'ANAC;

h) les spécifications d'organisme d'entretien.

3) La période de rétention minimum pour les enregistrements énoncés ci-dessus doit être de quatre ans.

4) L'ANAC peut choisir d'utiliser soit un système papier ou informatique ou une combinaison des deux conformément aux contrôles appropriés.

26.- Dérogations

Toutes les dérogations accordées doivent être enregistrées et archivées par l'ANAC.

CHAPITRE 8
ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

8.1 DOMAINE D'APPLICATION

Le présent chapitre établit les conditions de délivrance ou de maintien des agréments des organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs.

Cet agrément est exigé de tout exploitant de services aériens et de tout organisme qui désire assurer la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs dans le cadre d'un accord objet de l'appendice 1 au présent chapitre.

8.2 DEMANDE

Toute demande de délivrance ou de modification d'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit être effectuée auprès de l'ANAC.
Le Manuel des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité doit préciser le domaine d'application pour lequel l'agrément est demandé.

8.3 DOMAINES COUVERTS PAR L'AGREMENT

a) L'agrément est délivré par le Directeur général de l'ANAC.

Les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité agréé doivent préciser le domaine d'application pour lequel l'agrément est demandé.

b) Nonobstant le paragraphe a), pour le transport aérien commercial, l'agrément doit accompagner le permis d'exploitation aérien délivré par l'ANAC, pour l'aéronef exploité.

8.4 SPECIFICATIONS DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit fournir des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité contenant les informations suivantes:

1. une attestation signée par le dirigeant responsable pour confirmer que l'organisme travaille conformément au présent chapitre, et

2. le domaine d'application de l'organisme, et

3. les titres et noms des personnes nommées conformément au 8.6, et

4. un organigramme montrant les chaînes de responsabilités entre les personnes mentionnées dans le 8.6 (c), et

5. une liste du personnel d'examen de navigabilité du § 8.7, et

6. une description générale et l'emplacement des installations, et

7. des procédures spécifiant comment l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité garantit une mise en conformité avec le présent RTA, et

8. les procédures d'amendement des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité.

b) Les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité et leurs amendements doivent être approuvés par le Directeur Général de l'ANAC. Nonobstant le paragraphe b), des amendements mineurs aux spécifications peuvent être agréés par une procédure interne.

8.5 LOCAUX

L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit mettre à la disposition du personnel, une salle de travail convenable, dans des sites appropriés.

8.6- EXIGENCES EN MATIERE DE PERSONNEL

a) L'organisme doit désigner un dirigeant responsable qui détient les droits statutaires pour assurer que toutes les activités de gestion du maintien de la navigabilité peuvent être effectuées conformément au présent RTA.

b) Pour le transport aérien commercial, le dirigeant responsable du paragraphe a) doit également être la personne qui détient les droits statutaires pour assurer que toutes les opérations de l'exploitant peuvent être effectuées selon les normes requises pour la délivrance d'un permis d'exploitation aérienne.

c) Une personne ou un groupe de personnes doit être nommé(e) ; il lui incombera de s'assurer que l'organisme est toujours conforme à au présent RTA. Cette personne ou ce groupe de personnes doit en dernier ressort rendre compte au dirigeant responsable.

d) Pour le transport aérien commercial, le dirigeant responsable doit nommer un titulaire désigné. Cette personne sera responsable de la gestion et de la supervision des activités de maintien de la navigabilité, conformément au paragraphe c).

e) Le titulaire désigné visé au paragraphe d) ne doit pas être employé par un organisme d'entretien agréé lié à l'exploitant par un contrat, sauf approbation spécifique de l'ANAC.

f) L'organisme doit employer du personnel qualifié et suffisant pour le travail prévu.

g) Toutes les personnes des paragraphes c) et d) doivent posséder des connaissances pertinentes, un passé et des expériences appropriées

relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs.

h) La qualification de tous les personnels impliqués dans la gestion du maintien de la navigabilité doit être enregistrée.

8.7 -GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

a) Toute la gestion du maintien de la navigabilité doit être effectuée conformément aux dispositions du présent RTA.

b) Pour tout aéronef géré, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit :

1. développer et contrôler un programme d'entretien pour les aéronefs gérés, y compris tout programme de fiabilité applicable ;

2. soumettre le programme d'entretien des aéronefs et ses amendements à l'ANAC pour approbation et fournir une copie du programme au propriétaire des aéronefs non exploités pour le transport commercial ;

3. gérer l'approbation des modifications et des réparations ;

4. s'assurer que tous les travaux d'entretien sont effectués conformément au programme d'entretien approuvé et lancé conformément au présent RTA;

5. s'assurer que · toutes les consignes de navigabilité applicables, et · les consignes opérationnelles ayant une incidence sur le maintien de navigabilité, sont appliquées ;

6. s'assurer que tous les défauts détectés au cours de l'entretien programmé ou reportés sont rectifiés par un organisme de maintenance convenablement agréé;

7. s'assurer que l'aéronef est donné à un organisme de maintenance convenablement agréé chaque fois que cela est nécessaire

8. coordonner l'entretien programmé, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et l'inspection des éléments d'aéronef pour s'assurer que le travail est correctement effectué ;

9. gérer et archiver tous les enregistrements de maintien de navigabilité et/ou les comptes-rendus matériels de l'exploitant ;

10. s'assurer que le devis de masse et centrage correspond à l'état de l'aéronef.

c) Dans le cas de transport aérien commercial, lorsque l'exploitant n'est pas agréé pour l'entretien conformément à la réglementation en vigueur, il doit conclure un contrat d'entretien écrit avec un organisme d'entretien agréé ou un autre exploitant agrée qui détaille les

fonctions spécifiées dans les 5.3-5.4, 5.5 et 5.7, et assure qu'en dernier ressort l'entretien est effectué par un organisme agréé et définit le support des fonctions qualité du 8.12 (b).

Les contrats de base des aéronefs, d'entretien en ligne programmé et d'entretien des moteurs, et tous ses avenants, doivent être approuvés par l'ANAC. Cependant, dans le cas:

1. d'un aéronef nécessitant un entretien en ligne en prévu, le contrat peut prendre la forme d'ordres de travaux individuels adressés à l'organisme de maintenance convenablement agrée;

2. d'entretien d'éléments d'aéronef, y compris l'entretien des moteurs, le contrat mentionné au paragraphe c) peut prendre la forme d'ordres de travaux individuels adressés à l'organisme de maintenance.

8.8- DOCUMENTATION

L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit détenir et utiliser les données d'entretien à jour applicables pour exécuter des tâches de maintien de la navigabilité.

8.9- PREROGATIVES DE L'ORGANISME

a) Un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé peut :

1. gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs non de transport aérien commercial tels qu'ils figurent sur la liste du certificat d'agrément;

2. gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs de transport aérien commercial lorsqu'ils figurent sur la liste du certificat de transporteur aérien ;

3. s'arranger pour effectuer toute tâche relative au maintien de la navigabilité dans les limites de son agrément avec un autre organisme qui travaille selon son système qualité.

8.10 - SYSTEME QUALITE

a) Pour s'assurer que l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé continue à répondre aux exigences de la présente section, il doit mettre en place un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité aux procédures requises pour assurer la navigabilité des aéronefs et l'adéquation de ces procédures. Ce contrôle doit comporter un système de retour de l'information au dirigeant responsable afin de garantir l'application d'éventuelles actions correctives.

b) Le système qualité doit contrôler les activités du présent chapitre et doit au moins inclure les fonctions suivantes :

1. contrôler que toutes les activités du présent chapitre sont effectuées conformément aux procédures approuvées, et

2. contrôler que tout l'entretien sous-traité est réalisé conformément au contrat, et

3. contrôler que les exigences du présent chapitre sont toujours respectées.

c) Les enregistrements de ces activités doivent être conservés au moins deux ans.

d) Lorsque l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé est agréé conformément à une autre disposition réglementaire, le système qualité peut être associé à celui qui est exigé ladite disposition.

e) En cas de transport commercial aérien, le système qualité doit faire partie intégrante du système qualité de l'exploitant.

f) Dans le cas d'un petit organisme, n'ayant pas les prérogatives accordées selon le paragraphe 5.11 (b), le système qualité peut être remplacé par des bilans organisationnels réguliers.

8.11 - MODIFICATIONS APPORTEES A L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

Afin de permettre à l'ANAC de déterminer si la présente annexe est toujours respectée, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit l'informer de toute proposition relative aux modifications suivantes, avant que ces modifications n'aient lieu :

1. le nom de l'organisme ;
2. le site de l'organisme ;
3. d'autres sites où se situe l'organisme ;
4. le dirigeant responsable ;
5. l'une des personnes chargée de la gestion du maintien de la navigabilité;
6. les installations, procédures, étendue des travaux et personnel qui pourraient affecter l'agrément.

Dans le cas de propositions de changements dans le personnel dont la direction ne serait pas avisée au préalable, ces changements doivent être notifiés le plus rapidement possible.

8.12 ARCHIVAGE

a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit enregistrer tous les détails des travaux effectués. Les enregistrements exigés doivent être conservés.

b) Si l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité a bénéficié du privilège du 8.11 (b), il doit conserver une copie de chaque certificat d'examen de navigabilité et recommandation délivrés, ainsi que tous les documents annexes.

c) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit conserver une copie de tous les enregistrements visés au paragraphe (b) au moins deux ans après que l'aéronef a été définitivement retiré du service.

d) Les enregistrements doivent être stockés dans un endroit sûr pour les protéger des dommages, altérations et vols.

e) Tous les disques, cassettes, etc. de sauvegarde informatique doivent être stockés dans un endroit différent de celui contenant les données de travail dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état.

f) Lorsque la gestion du maintien de navigabilité d'un aéronef est transférée à un autre organisme ou à une autre personne, tous les enregistrements conservés doivent être transférés à cet organisme ou cette personne. Les périodes de temps prescrites pour la conservation des enregistrements doivent continuer d'être observées par cet organisme ou cette personne.

g) Lorsqu'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité cesse son activité, tous les enregistrements conservés seront transférés au propriétaire de l'aéronef.

8.13- MAINTIEN DE LA VALIDITE DE L'AGREMENT

a) Un agrément est délivré pour une durée deux ans renouvelables. Il reste valide sous réserve que :

1. l'organisme reste conforme à la présente annexe, et
2. l'ANAC ait accès à l'organisme pour déterminer si les dispositions du présent RTA sont toujours respectée, et
3. l'agrément ne fasse pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait.

b) Après renonciation ou retrait, le certificat d'agrément doit être restitué à l'ANAC.

8.14- CONSTATATIONS

Les constatations sont classées comme suit :

- Niveau 3B : L'écart identifié constitue une préoccupation de sécurité. Une notification de l'ANAC intervient sous huitaine pour exiger une action corrective immédiate.
- Niveau 3A : Mesure corrective doit être concrétisée durant une période d'un mois.
- Niveau 2 : Mesure corrective doit être concrétisée durant une période de trois mois ;
- Niveau 1 : Mesure corrective doit être prise en charge par le SMS/SMQ mis en place par l'organisme inspecté. Sa concrétisation doit intervenir durant la période de validité du certificat d'agrément ;

A expiration du délai de trois mois, et si la mesure corrective n'est pas concrétisée, l'écart de niveau 2 passe au niveau 3A ou 3B selon l'appréciation de l'ANAC.

Les écarts du niveau trois peuvent avoir comme conséquences : la suspension ou le retrait du certificat ou du document délivré.

b) Après réception d'une notification de constatations, le titulaire de l'agrément d'organisme de maintenance doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'ANAC que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés ci-dessus.

c) L'ANAC prend les mesures nécessaires pour suspendre l'agrément, en totalité ou en partie, en cas de non respect du délai octroyé.

APPENDICE 1 AU CHAPITRE 8 ACCORD RELATIF AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

1- Quand un propriétaire charge un organisme de maintien de navigabilité d'effectuer des tâches de gestion de maintien de navigabilité, à la demande de l'ANAC, une copie de l'accord doit être envoyée par le propriétaire à l'ANAC où l'aéronef est immatriculé une fois signé par les deux parties.

2- L'accord doit être élaboré en tenant compte des dispositions du maintien de la navigabilité.

Il définit les obligations des signataires en la matière.

3- Il doit comprendre au minimum :

- l'immatriculation de l'aéronef ;
- le type d'aéronef ;
- le numéro de série de l'aéronef ;
- le nom du propriétaire de l'aéronef ou du loueur enregistré ou les références de la société, y compris l'adresse, les références de l'organisme de maintien de la navigabilité, y compris l'adresse.

4- Il doit stipuler que :

«Le propriétaire confie à l'organisme agréé la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, le développement d'un programme d'entretien qui devra être approuvé par l'ANAC, et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément au dit programme d'entretien dans un organisme agréé.

Conformément au présent accord, les deux signataires s'engagent à respecter leurs obligations respectives du présent accord.

Le propriétaire certifie en toute bonne foi que toutes les informations fournies à l'organisme agréé concernant le maintien de la navigabilité de l'aéronef sont et seront exactes et que l'aéronef ne sera pas modifié sans approbation préalable de l'organisme agréé.

En cas de non conformité, du fait d'un quelconque des signataires, cet accord est rendu nul. Dans ce cas, le propriétaire est entièrement responsable de toute tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le propriétaire s'engage à informer les autorités compétentes où l'aéronef est immatriculé, dans un délai de deux semaines.»

5- Quand un propriétaire sous-traite auprès d'un organisme de maintien de navigabilité agréé, les obligations de chaque partie sont les suivantes :

5.1- Obligations de l'organisme agréé :

1. avoir le type d'aéronef dans le domaine d'application de son agrément ;

2. respecter les conditions suivantes assurant le maintien de la navigabilité de l'aéronef :

a) développer un programme d'entretien de l'aéronef, y compris tout programme de fiabilité développé ;

b) organiser l'approbation du programme d'entretien de l'aéronef ;

c) une fois approuvé, fournir une copie du programme d'entretien de l'aéronef au propriétaire ;

d) organiser une inspection de transition avec l'ancien programme d'entretien de l'aéronef ;

e) organiser tout l'entretien à effectuer par un organisme de maintenance agréé,

f) mettre en place l'application de toutes les consignes de navigabilité applicables ;

g) s'assurer que tous les défauts détectés au cours de l'entretien programmé ou signalés par le propriétaire sont rectifiés par un organisme de maintenance agréé ;

h) coordonner l'entretien programmé, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et les exigences d'inspection des éléments d'aéronef ;

i) informer le propriétaire chaque fois que l'aéronef doit être confié à un organisme de maintenance agréé ;

j) gérer tous les enregistrements techniques ;

k) archiver tous les enregistrements techniques.

3. organiser l'approbation de toutes les modifications et ou réparations apportées à l'aéronef conformément aux normes de certification de type avant qu'elles ne soient effectuées ;
Mise en forme : Puces et numéros

4. informer l'ANAC chaque fois que l'aéronef n'est pas présenté à l'organisme de maintenance agréé par le propriétaire tel que l'exige l'organisme agréé ;

5. informer l'ANAC chaque fois que le présent accord n'a pas été respecté ;

6. effectuer l'examen de navigabilité de l'aéronef si nécessaire et faire des recommandations à l'ANAC ;

7. établir les comptes-rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables ;

8. informer l'ANAC chaque fois que le présent accord est dénoncé par l'autre partie.

5.2- Obligations du propriétaire :

1. avoir une connaissance globale du programme d'entretien approuvé;

2. avoir une connaissance globale des aspects relatifs au maintien de la navigabilité ;

3. présenter l'aéronef à l'organisme de maintenance agréé en accord avec l'organisme agréé à la date exigée par l'organisme agréé ;

4. ne pas modifier l'aéronef sans d'abord consulter l'organisme agréé

5. informer l'organisme agréé de tout entretien effectué exceptionnellement sans connaissance et contrôle de l'organisme agréé ;

6. signaler sur le CRM fourni à l'organisme agréé tous les défauts détectés au cours des opérations ;

7. informer l'ANAC chaque fois que le présent accord est dénoncé par l'autre partie ;

8. informer l'ANAC et l'organisme de maintenance chaque fois que l'aéronef est vendu ;

9. établir les comptes-rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables.

APPENDICE II AU CHAPITRE 8 GUIDE DE REDACTION DU MANUEL DES SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (MGN) DES EXPLOITANTS DETENTEURS D'UN PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

1. FORMAT ET PRESENTATION DU MANUEL

Il est recommandé de présenter le MGN selon les prescriptions énoncées ci-dessous.

- Le manuel doit se présenter sous la forme d'un classeur pour faciliter les mises à jour.

- Le nom de l'exploitant doit être inscrit sur la couverture mais aussi sur la tranche de chaque volume.
- Pour faciliter la consultation des documents, les chapitres doivent être séparés. Les séparations (intercalaires, onglets, etc...) doivent porter le numéro et le titre du chapitre.

- Le papier utilisé doit être de couleur blanche, assez résistant et assez épais pour éviter la transparence si l'impression recto-verso est adoptée.

  - Le format des pages doit être celui du type commercial normalisé (21 x 29,7 cm).

- Toutes les pages sont perforées pour être classées sous couverture résistante à brochage mobile, permettant une insertion ou un retrait facile des pages lors d'une mise à jour.

- Chaque page doit comporter une cartouche comportant :

  - Le nom de l'exploitant

  - La désignation du document **«Manuel des Spécifications de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité»**

  - L'édition

  - L'amendement

  - Les dates de l'édition / de l'amendement

  - le chapitre du M.G.N. associé

  - Le numéro de page.

  - Ces directives s'appliquent à tous les éléments constituant le M.G.N y compris les documents référencés et associés, séparés du document basique.

  Nota : Dans le cas où le MGN et ses évolutions sont disponibles sous forme électronique une copie papier devra être fournie aux services officiels pour faciliter son étude.

2- CONTENU DU MANUEL

En tête du MGN, on trouve les pages suivantes :

· Page de garde qui précise :

- Nom officiel de l'exploitant

- Adresse, numéros de téléphone et de fax du Siège Social et de la Direction Technique

- Numéro d'identification du manuel/Edition/Date/Référence.

· Table des matières ;

· Liste des pages en vigueur ;

· Liste des éditions/amendements du document avec les dates d'édition/amendement associées ;
· Page d'amendement ;

· Liste des destinataires (ANAC, destinataires internes à l'entreprise et sous-traitants).

3. PRESENTATION DES AMENDEMENTS

Chaque amendement est daté et numéroté ; ces indications sont reportées sur chaque page modifiée. Une indication succincte, mais suffisamment explicite, des changements qui ont motivé l'émission de l'amendement est formulée sur la page d'amendement et dans la lettre d'accompagnement si nécessaire.

La page d'amendement indique la liste des pages à remplacer (ou à ajouter ou à annuler), elle comporte une colonne intitulée "motif" ou "objet". Cette colonne est renseignée par page amendée ou groupe de pages si l'amendement concerne plusieurs pages consécutives. Chaque page amendée comporte au niveau du changement un trait vertical dans la marge de gauche pour indiquer la partie amendée. Dans le cas où l'amendement est motivé seulement par une modification de pagination, le trait est porté au niveau du numéro de la page.
Le responsable désigné est tenu de conserver toutes les pages d'amendements et toutes les éditions antérieures.

4 MANUEL DES SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DE NAVIGABILITE

TABLE DES MATIERES

Part 0 : Organisation générale

0.1 Engagement du Dirigeant responsable.
0.2 Information générale.
0.3 Personnel.
0.4 Organigramme.
0.5 Procédure de notification à l'ANAC des évolutions des activités, agrément, implantation, et personnel de l'organisme.
0.6 Procédure d'amendement.

Part 1 : Procédures de gestion du maintien de la navigabilité

1.1 Utilisation du Compte Rendu Matériel et application de la LME.
1.2 Programme d'Entretien aéronef (Développement et Amendement).
1.3 Planification et enregistrement des travaux d'entretien et de leur date d'exécution, responsabilités, archivage, accès.
1.4 Exécution et contrôle des consignes de navigabilité.
1.5 Analyse de l'efficacité du Programme d'Entretien aéronef.
1.6 Procédure de mise en œuvre des modifications optionnelles.
1.7 Traitement des modifications et réparations.
1.8 Notification de défauts.
1.9 Activités d'ingénierie.
1.10 Programme de fiabilité.
1.11 Visite pré vol.
1.12 Pesée de l'aéronef.
1.13 Procédures de vol de contrôle.

Part 2 : Procédures du système qualité

2.1 Politique qualité du suivi de la gestion de la navigabilité, programme d'assurance qualité et procédures d'audit qualité.
2.2 Surveillance de l'activité de la gestion de la navigabilité.
2.3 Surveillance de l'efficacité du programme d'entretien.
2.4 Surveillance que tout l'entretien est effectué par un organisme de maintenance.
2.5 Surveillance que tout l'entretien sous traité est effectué en accord avec le contrat de sous-traitance comprenant la surveillance des sous-traitants.
2.6 Personnel du système qualité.

Part 3 : Contrat de maintenance

3.1 Procédure de sélection des organismes de maintenance.
3.2 Audit aéronef.

Part 4 : Procédures d'examen de navigabilité

Sous-partie A : Examen de navigabilité non réalisé par l'organisme agréé de l'exploitant

4.0 : Appel à un organisme extérieur

Sous-partie B : Examen de navigabilité réalisé par l'organisme agréé de l'exploitant

4.1 Locaux et personnel d'examen de navigabilité
4.2 Procédures générales d'un examen de navigabilité
4.3 Examen des enregistrements de l'aéronef
4.4 Procédure de visite de l'aéronef
4.5 Procédure complémentaire pour l'importation d'un aéronef
4.6. Responsabilités, conservations et accessibilités des enregistrements des examens de navigabilité

Part 5 : Annexes

5.1 Exemples de documents.
5.2 Liste du personnel de revue de navigabilité.
5.3 Liste des sous-traitants selon
5.4 Liste des organismes de maintenance en contrat.

CHAPITRE 9
CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE

9.1- CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'AERONEF

a) Un certificat de remise en service doit être délivré avant le vol à l'issue de tout entretien.
Lorsqu'il a été vérifié que tout l'entretien nécessaire a été correctement effectué, un certificat de remise en service doit être délivré :
1. par un personnel de certification approprié au nom de l'organisme de maintenance agréé, ou

2. excepté pour des tâches d'entretien complexes, par un personnel de certification, ou
3. par le propriétaire-pilote.

b) Dans le cas d'une autorisation de remise en service conformément au sous-paragraphe (a) 2, le personnel de certification peut être assisté dans l'exécution des tâches d'entretien d'une ou plusieurs personnes sous son contrôle direct et continu.

c) Un certificat de remise en service doit contenir des détails basiques de l'entretien effectué, la date à laquelle cet entretien a été effectué et :

1. l'identité, y compris la référence d'agrément de l'organisme de maintenance agréé et du personnel de certification délivrant ce certificat, ou ;

2. dans le cas du sous-paragraphe (b) 2 «Certificat de remise en service», l'identité, et le cas échéant, le numéro de licence du personnel de certification délivrant ce certificat.

d) Nonobstant le paragraphe (b), en cas d'entretien incomplet, une telle situation doit être mentionnée sur le certificat de remise en service de l'aéronef avant la délivrance de ce certificat.

e) Un certificat de remise en service ne doit pas être délivré en cas de non conformité connue mettant gravement en danger la sécurité du vol.

9.2 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'ELEMENT D'AERONEF

a) Un certificat de remise en service doit être délivré à l'issue de tout entretien effectué sur un élément d'aéronef lorsqu'il est déposé de l'aéronef.

b) Le certificat d'autorisation de mise en service, pour l'ANAC, constitue le certificat de remise en service des éléments d'aéronef.

9.3- HABILITATION DU PILOTE-PROPRIETAIRE

a) Le pilote propriétaire est la personne à qui appartient, en totalité ou en partie, l'aéronef entretenu et qui est titulaire d'une licence de pilote valide avec la qualification de type ou de classe appropriée.

b) Pour tout aéronef ou conception simple à usage privé avec une masse maximale au décollage de moins de 2730 kg, planeur et ballon, le pilote propriétaire peut délivrer le certificat de remise en service après un entretien limité du pilote propriétaire

c) L'entretien limité de pilote propriétaire doit être défini dans le programme d'entretien des aéronefs.

CHAPITRE 10- LICENCE DE MAINTENANCE D'AERONEFS

10.1 Domaine d'application

a) Les exigences relatives à la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronef et les conditions de sa validité et de son utilisation, pour les avions et les hélicoptères des catégories suivantes :

- Catégorie A
- Catégorie B1
- Catégorie B2
- Catégorie C

Sont fixées dans le RTA 1 relatif au personnel aéronautique

a) les catégories A et B1 sont subdivisées en sous-catégories se rapportant aux combinaisons d'avions, d'hélicoptères, de moteurs à turbines et à pistons. Les sous-catégories sont :

- A1 et B1.1
  Avions à turbines
- A2 et B1.2
  Avions à moteurs à pistons
- A3 et B1.3
  Hélicoptères à turbines
- A4 et B1.4
  Hélicoptères à moteur à pistons

Une demande de licence de maintenance d'aéronefs ou d'amendement à une telle licence doit être soumise conformément à la RTA 1 PEL.